

体的就业及创收风险开展分析和案例研究。

- (4) 宣传交流与上述活动相关的主要工作成果及能力建设活动。
- (5) 在管理影响到旅游业的危机和风险方面进行更密切的国家、区域和国际的合作。

#### 成绩指标

- (1) 政府旅游部门及旅游企业开始采取系统的危机管理措施，包括制定危机管理计划、加强安全措施和培训。
- (2) 各国采取具体行动，帮助旅游业的直接或间接从业人员管理其面对的风险。

### 专题 5. 旅游部门通过区域网络开发人力资源

#### 前言

训练有素的人力资源是旅游业长期成功发展和旅游目的地可持续性的关键因素。旅游业的迅猛发展，使为旅游业各部门开发必要人才成为迫切需求。某些与人力资源开发相关的制约因素和问题，可以通过本区域各国之间加强合作得到更为有效的解决，这是因为各国各具优势和专业知识，可以与其它国家进行有效交流。

#### 目标

促进旅游业人力资源开发方面的区域合作。

#### 预期成就

本区域各国通过亚洲太平洋旅游教育培训机构网 (APETIT)，增强旅游业人力资源开发方面的合作。

#### 行动

- (1) 通过 APETIT 网站及通讯以及编写下述文件，传播旅游业教育培训信息。这些文件包括：(a) APETIT 专业知识指南；(b) 学生及人员交流指南；(c) 重点研究项目目录；(d) APETIT 成员机构所提供的奖学金目录。
- (2) 培训：(a) 政府旅游业官员；(b)

旅游业教育/培训机构的教师/培训师；(c) 利用 APETIT 成员机构专业知识的旅游业从业人员和咨询服务人员。

- (3) 审议与旅游业人力资源开发相关具体问题的论坛。

#### 成绩指标

- (1) APETIT 成员数增加。
- (2) 各国参与 APETIT 合作活动。

### 62/4. 泛亚铁路网政府间协定<sup>4</sup>

#### 亚洲及太平洋经济社会委员会

认识到在全球化时代运输对维持并推动经济和社会发展以及区域一体化的重要作用，

还认识到铁路运输作为一体化国际多式联运网络的重要组成部分之一的作用，正如 2001 年 11 月 12 至 17 日在首尔举行的基础设施问题部长级会议通过的《亚洲及太平洋基础设施发展首尔宣言》所设想的，其目的在于确保本区域内以及亚洲及欧洲之间人员和货物畅通无阻从而推动本区域经济、贸易和旅游业的发展，

忆及经经社会第五十八届会议核准的部长级会议建议，制订一项泛亚铁路网政府间协定，以及 2004 年 11 月 22 日和 23 日在曼谷举行泛亚铁路网政府间协定草案区域筹备会议，以及随后通过一系列泛亚铁路次区域专家组会议进行的协定草案谈判，

强调全面、及时和有效实施 2003 年 8 月 28 日和 29 日在哈萨克斯坦阿拉木图举行的内陆和过境发展中国家与援助国及国际金融与发展机构关于过境运输合作问题国际部长级会议通过的《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作新全球框架范围内处理内陆发展中国家的特殊需要》的重要性，同时认识到泛亚铁路网与亚洲公路网为过境运输提供机会，

赞赏成员国承诺协调开发区域运输网络，正如《亚洲公路网政府间协定》将于 2005 年 7 月 4 日快速生效所示，同时铭记亚洲公路网

<sup>4</sup> 见上文第 191 至 196 段。

以及泛亚铁路网可对一体化国际多式联运网络做出重要贡献，

还赞赏亚太经社会成员以及铁路组织与国际组织密切协作，积极参与圆满制订泛亚铁路网并实施北部走廊集装箱编组列车示范运行，

注意到2005年9月26日至30日在莫斯科举行的三次会议期间就泛亚铁路的制订、定型和投入运营问题取得的重要进展，

欢迎《泛亚铁路网政府间协定》于2005年11月28-30日在曼谷举行的泛亚铁路网政府间协定政府间拟订会议上最后敲定，

铭记经社会第六十一届会议核准《泛亚铁路网政府间协定草案》实施进程表，提议2006年4月经社会第六十二届会议予以通过，以便在将于2006年下半年举行的运输问题部长级会议期间举行正式签字仪式，

赞赏大韩民国政府对泛亚铁路网制订和实际运营提供宝贵援助以及对筹备并召开政府间会议给予帮助，

赞赏印度尼西亚政府2006年4月主办经社会第六十二届会议，会议期间将举办《泛亚铁路网政府间协定草案》特别会议，

欢迎大韩民国政府提议于2006年11月6-11日在大韩民国釜山举行运输问题部长级会议期间主办《协定》签字仪式，

相信《泛亚铁路网政府间协定》将通过协调发展运输网络加强成员国之间开展区域合作促进国际贸易、旅游业和经济发展，并且通过协助实现国际商定的发展目标，包括由联大在其2000年9月8日第55/2号决议中通过的《联合国千年宣言》中所载发展目标，对本区域产生重要积极影响：

1. 通过《泛亚铁路网政府间协定》，其文本载于本决议附件；
2. 邀请亚洲及太平洋经济社会委员会所有相关成员国成为《泛亚铁路网政府间协定》缔约方以便确保协定尽快生效；
3. 邀请国际和区域融资机构和多边及双边捐助方考虑继续为泛亚铁路网的开发和实际运营提供资金和技术支持；

4. 邀请国际组织继续与亚太经社会成员协作促进泛亚铁路网的开发和实际运营；

5. 鼓励内陆发展中国家及其过境邻国共同努力使泛亚铁路网以及亚洲公路网在《阿拉木图行动纲领》范围内进一步提供实实在在的过境运输机会；

6. 要求执行秘书在现有经常预算资源范围内，或通过所落实的自愿捐款：

- (a) 协助成员国成为协定缔约国；
- (b) 在亚太经社会工作方案中优先重视泛亚铁路的开发；
- (c) 与国际和区域融资机构和多边及双边捐助方以及国际组织为泛亚铁路网的开发和实际运营切实开展协作；
- (d) 通过发展适当的多式联运设施和在泛亚铁路网其它适当的走廊规划和实施集装箱编组列车示范运行等措施，继续努力建立亚洲一体化国际多式联运网络；
- (e) 与欧洲经济委员会及其他感兴趣的适当组织合作，继续努力发展一体化的欧洲——亚洲运输系统；
- (f) 切实履行《协定》秘书处的职能；
- (g) 就本决议的执行情况向经社会第六十四届会议提交报告。

第五次会议  
2006年4月12日

附件

## 泛亚铁路网政府间协定

缔约各方，

意识到需要促进和发展亚洲及其与周边地区的国际铁路运输，

认识到在进行中的全球化进程中由于国际贸易不断增长而预期国际客运和货运将增加，

忆及联合国亚洲及太平洋经济社会委员会各成员在泛亚铁路网的制订和投入运营方面的合作，

考虑到为加强联合国亚洲及太平洋经济社

委员会各成员之间的关系并推动它们之间的国际贸易和旅游事业,必须根据国际运输和环境的要求发展泛亚铁路网,包括具有国际重要性的车站和集装箱终点站,

同时铭记铁路作为一个高效率的国际多式联运网重要组成部分的作用,尤其是在解决内陆和过境国家特殊需求方面,

达成协议如下:

### 第1条

#### 具有国际重要性铁路线路的定义

为《泛亚铁路网政府间协定》(《协定》)的目的,附件一所称“具有国际重要性的铁路线路”这一术语指:

- a) 目前用于日常国际运输的铁路线路;
- b) 意图用于日常国际运输的现有、修建中或计划修建的铁路线路;
- c) 保证不同国家之间或一国境内终端站之间跨越海洋或湖泊持续运输的轮渡连接;
- d) 提供通关设施/服务的边境关卡、轨距变换站、轮渡码头和连接铁路的集装箱终点站。

### 第2条

#### 泛亚铁路网的通过

缔约各方(“各方”)谨此通过,本协定附件一所列具有国际重要性的铁路线路以作为各缔约方拟在其国家规划框架内发展具有国际重要性铁路线路的协调计划。

### 第3条

#### 泛亚铁路网的发展

应使泛亚铁路网线路符合本协定附件二所载有关技术特性的指导原则。

### 第4条

#### 签署和成为缔约方的程序

1. 本协定从二00六年十一月十日到十一日在大韩民国釜山,嗣后从二00六年十一月十六日到二00八年十二月三十一日在纽约联合国总部向联合国亚洲及太平洋经济社会委员会

成员国开放供签署。

2. 各国可通过以下方式成为本协定的缔约方:

- a) 须经批准、接受或核准的签字,随后加以批准、接受或核准;或
- b) 加入。

3. 批准、接受、核准或加入须向联合国秘书长交存正式文书方可生效。

### 第5条

#### 生效

1. 本协定应在至少八(8)个国家的政府根据第四条第二款和第三款同意接受本协定的约束之日后第九十天生效。

2. 对在本协定生效条件满足之日以后交存批准、接受、核准或加入文书的国家,本协定将在该国交存上述文书之日九十(90)天后对其生效。

### 第6条

#### 泛亚铁路网工作组

1. 联合国亚洲及太平洋经济社会委员会须设立一个泛亚铁路网工作组(“工作组”),以审议本协定的执行情况和任何修订建议。联合国亚洲及太平洋经济社会委员会的所有成员国均为工作组的成员。

2. 工作组每两年开一次会。任何缔约方也可通知秘书处,要求召开工作组特别会议。秘书处须将该要求通知工作组所有成员,若在秘书处通知之日起四(4)个月内有不少于三分之一的缔约方表示同意该要求,则须召集工作组特别会议。

### 第7条

#### 修订正文的程序

1. 对本协定的正文可根据本条规定的程序进行修订。
2. 任何缔约方均可提出对本协定的修订建议。
3. 秘书处须在召开拟通过修正案的工作

组会议至少四十五(45)天之前向工作组所有成员通报任何修订建议的案文。

4. 修正案须获得工作组出席并投票的缔约方的三分之二多数通过。秘书处须将业经通过的修正案转交联合国秘书长,并由后者通报所有缔约方接受。

5. 根据本条第四款获得通过的修正案,在获得三分之二的缔约方的接受后十二(12)个月后生效。除在修正案生效之前就宣布不接受修正案的缔约方之外,修正案对所有缔约方生效。任何根据本款宣布不接受业已通过的修正案的缔约方可在此后任何时候向联合国秘书长交存对该修正案的接受书。该修正案得在上述接受书交存之日起十二(12)个月之后对该国生效。

### 第8条 修订附件一的程序

1. 对本协定附件一可根据本条所规定的程序进行修订。

2. 为第8条的目的,“直接有关缔约方”为其领土为修订主题所在地的缔约方;

3. 有关改变边境车站的修订案只能由直接有关缔约方与分享该修正案主题相关的边境的邻国协商并获得其书面同意后提出;

4. 任何直接有关缔约方均可就不改变边境车站的问题提出修改。

5. 秘书处须在召开拟通过修正案的工作组会议至少四十五(45)天之前向工作组所有成员通报任何修订建议的案文。

6. 修正案须获得出席工作组会议并投票的缔约方的多数通过。秘书处须将业经通过的修正案转交联合国秘书长,并由后者通报所有缔约方。

7. 如在通知之日起六(6)个月内通知联合国秘书长其反对该项修正的不到缔约方的三分之一,根据本条第六款通过的任何修正案应被视为接受。

8. 根据本条第七款被接受的修正案得在本条第七款提及的六(6)个月期满后三(3)个月对所有缔约方生效。

### 第9条 修订附件二的程序

1. 对本协定附件二可根据本条所规定的程序进行修订。

2. 任何缔约方均可提出修订建议。

3. 秘书处须在召开拟通过修正案的会议至少四十五(45)天之前将任何修订建议的案文通报工作组所有成员。

4. 修正案须获得工作组出席并投票的缔约方中的多数通过。秘书处须将业经通过的修正案转交联合国秘书长,并由后者通报所有缔约方。

5. 根据本条第四款通过的修正案,若在白通知之日起六(6)个月内向联合国秘书长通报反对该修正案的缔约方不到三分之一,该修正案则被视为接受。

6. 根据本条第五款被接受的修正案得在本条第五款提及的六(6)个月期满后三(3)个月对所有缔约方生效。

### 第10条 保留

除第十三条第五款规定的情况外,对本协定的任何条款均不得提出保留。

### 第11条 退出

任何缔约方均可向联合国秘书长发出书面通知,宣布退出本协定。退出决定将在秘书长收到该通知之日起一(1)年后生效。

### 第12条 停止生效

若缔约方的数目在任何连续十二(12)个月内少于八(8)个,本协定将停止生效。在这种情况下,秘书处应向各缔约方发出通知。若缔约方数目达到八(8)个,本协定应再次生效。

### 第13条 争端的解决

1. 若两个或两个以上的缔约方就本协

定的解释或适用存在任何争端，而争端各方无法通过谈判或协商解决，可在争端任何一方的要求下提交给争端各方相互同意选定的一位或多位调解人进行调解。在提出调解要求之后三(3)个月内，如争端各方未能就一位或多位调解人的人选达成一致意见，则其中任何一缔约方均可要求联合国秘书长指定单一独立的调解人，向其提交争端。

2. 根据本条第一款指定的一位调解人或多位调解人的建议虽然不具有约束性，但应成为争端各方重新审议的基础。

3. 经相互商定，争端各方可事先同意接受关于一位或多位调解人的建议具有约束力。

4. 本条第一、二、三款不得解释为排除争端各方相互同意的解决争端的其它措施。

5. 任何国家在交存其批准、接受、核准或加入文书时，可交存一份保留，声明其并不认为自己受本条关于调解的规定的约束。其它缔约方在与交存这一保留的任何缔约方相关的调解中不受本条规定的约束。

#### 第 14 条 适用的限制

1. 本协定内任何规定不得被理解为阻止缔约方采取它认为对其内部或外部安全所必要的符合《联合国宪章》规定并限于紧急事态的行动。

2. 缔约方应尽一切努力发展符合本协定的泛亚铁路网。然而，本协定内任何规定不得被理解为任何缔约方接受允许货运和客运交通通过其领土的义务。

#### 第 15 条 附件

本协定的附件一和附件二构成本协定的组成部分。

#### 第 16 条 秘书处

联合国亚洲及太平洋经济社会委员会被指定担任本协定秘书处。

#### 第 17 条 保管人

联合国秘书长是本协定指定保管人。

下列签署人经正式授权签署本协定，以昭信守。

本协定于二〇〇六年十一月十日在大韩民国釜山开放签署，协定用中文、英文和俄文写成，合成一份，三种文本同等作准。

#### 附件一

#### 泛亚铁路网

泛亚铁路网由以下具有国际重要性的各铁路路线组成。

构成泛亚铁路网基础的各国线路的始发站和终点站以黑体表示，然后垂直列出。支线在枢纽站的右边列出。进一步的支线在该第一支线下缩入列出。所有线路在泛亚铁路网内都同等重要。

如线路在边界处开始或终止，在该线的首站或末站之前或之后用括号加上边境站名称和直接有关的邻国名称。

在线路上具有特定功能的各站名称之后用斜体和括号说明其功能。这类功能包括：

- (边界站)，
- (换轨距)，
- (枢纽)，
- (海运衔接)，以及
- (轮渡码头)。

空缺路段都放在[方括号]内。

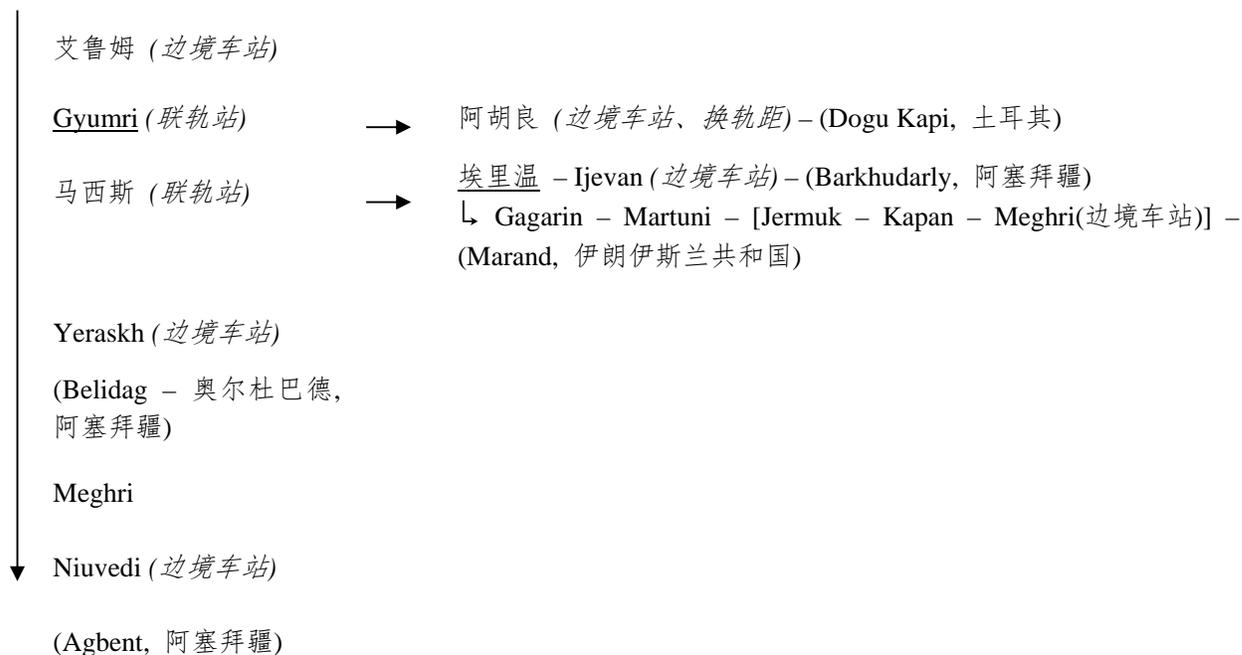
至少 20 英尺或更长的具备国际标准化组织 (ISO) 的集装箱装卸设施的各站用下划线表示。

## 泛亚铁路网线路一览表

### 亚美尼亚

#### 艾鲁姆 - Niuvedi

(萨达赫洛, 格鲁吉亚)



### 阿塞拜疆

#### Yalama - Beyouk Kesik

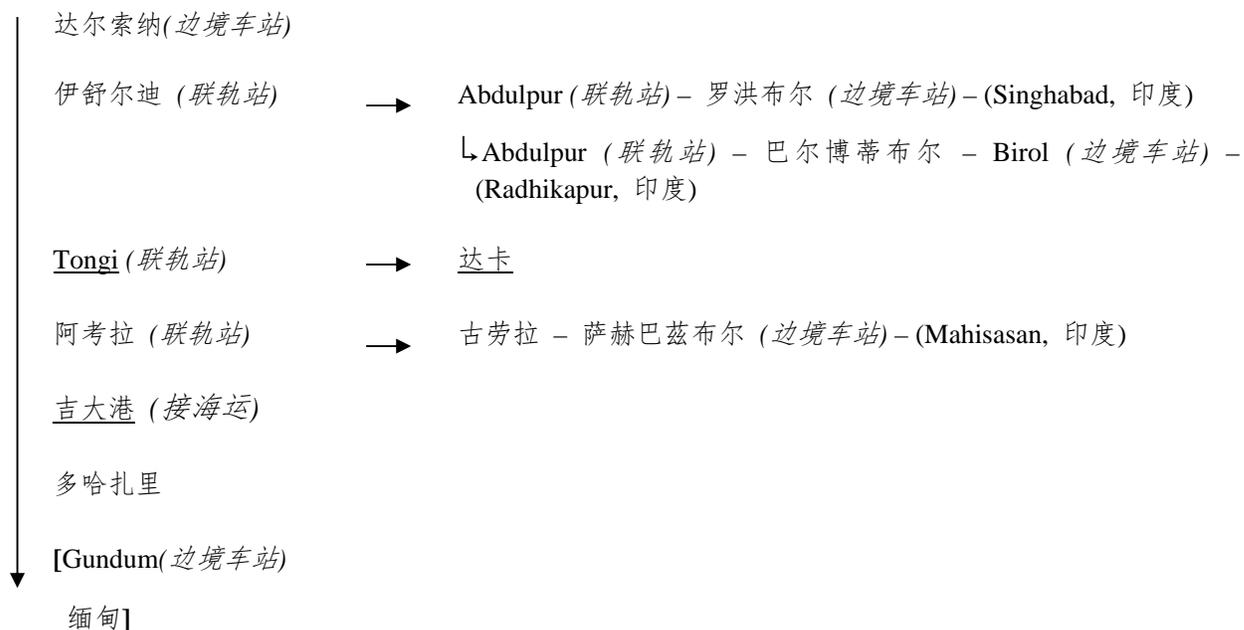
(萨穆尔, 俄罗斯联邦)



## 孟加拉国

达尔索纳-Gundum

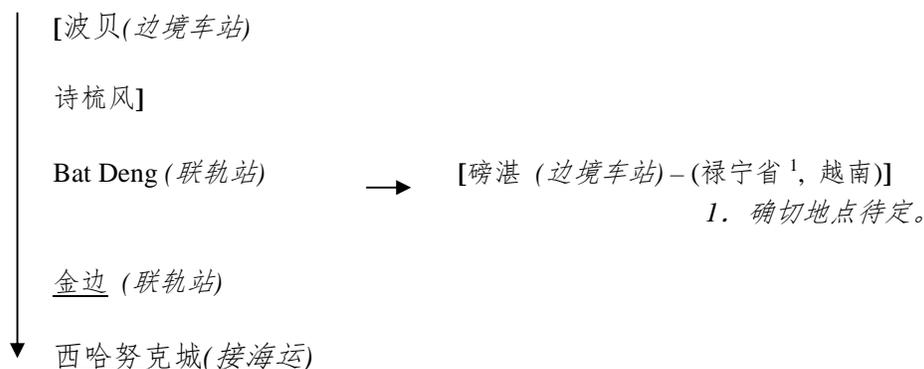
(Gede, 印度)



## 柬埔寨

波贝 - 西哈努克城

(Klong Tuk, 泰国)



## 中国

阿拉山口- 连云港

(多斯图克, 哈萨克斯坦)

阿拉山口 (边境车站、转

轨距)

乌鲁木齐

吐鲁番 (联轨站) → 喀什 [(边境车站、换轨距)–(Torugart, 吉尔吉斯斯坦)]

兰州

宝鸡(联轨站) → 昆明 (联轨站)– 祥云 (联轨站)–大理 (联轨站)– [Kachang (边境车站、换轨距)–(密支那, 缅甸)]

↳ [祥云– 景洪 (边境车站、换轨距)–(Boten, 老挝)]

↳ 大理 (联轨站)–[瑞丽 (边境车站、换轨距)–(Muse, 缅甸)]

昆明 (联轨站)– 河口 (边境车站)–(老街, 越南)

→ 昆明 (联轨站)– 南宁 (联轨站)– 广州 (联轨站)

↳ 南宁 (联轨站)– 衡阳 (接京-深线)

→ ↳ 广州 (接京-深线)

西安

郑州 (联轨站) → (接京-深线)

溪洲 (联轨站) → (接津-沪线)

↓ 连云港(接海运)

## 二连浩特-丹东

(Zamyn Uud, 蒙古)

二连浩特 (边境车站、换轨距)

北京 (联轨站) → (接京-深线)

天津 (接海运)

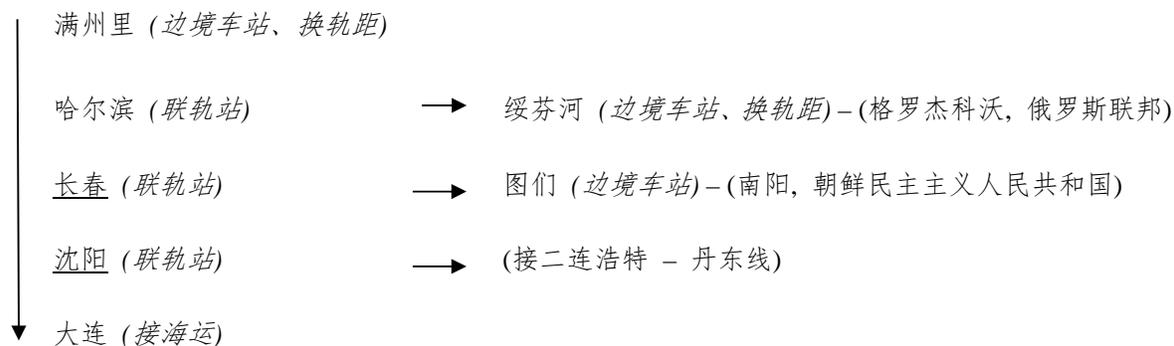
沈阳 (联轨站) → (接满州里-大连线)

↓ 丹东 (边境车站)

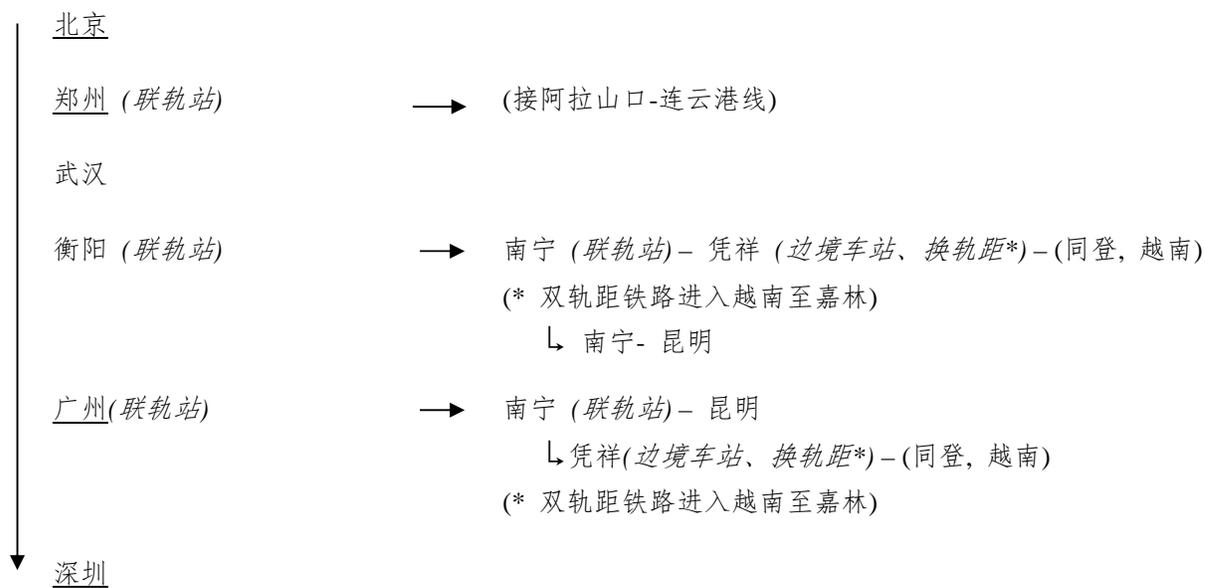
(新义州, 朝鲜民主主义人民共和国)

### 满州里-大连

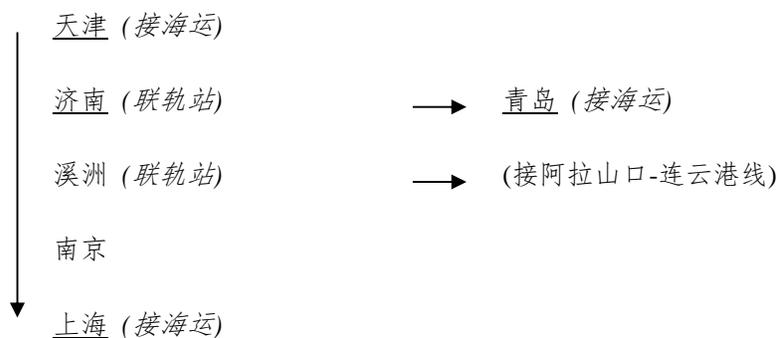
(外贝加尔斯克, 俄罗斯联邦)



### 北京-深圳



### 天津-上海



## 朝鲜民主主义人民共和国

### 新义州-开城

(丹东, 中国)

新义州(边境车站)

平壤

开城

▼ Bongdong (南端车站)

(汶山, 大韩民国)

### 豆满江 - 金刚山

(哈桑, 俄罗斯联邦)

豆满江 (联轨站, 边境车 站、换轨距) → 南阳 (边境车站)-(图们, 中国)

Rajin (接海运) → Rajin(接海运)

清津 (联轨站) → 南阳 (边境车站)-(图们, 中国)

→ 清津(接海运)

高原

元山

海金刚

▼ 温井里 (南端车站)

(Jejin, 大韩民国)

## 格鲁吉亚

### 甘蒂亚迪 - 加尔达巴尼

(韦肖洛耶, 俄罗斯联邦)

▼ 甘蒂亚迪(边境车站)

Senaki (联轨站)	→	<u>波季</u> (接海运)
<u>萨姆特雷迪亚</u> (联轨站)	→	<u>巴统</u> (接海运)
<u>第比利斯</u> (联轨站)	→	萨达赫洛 (边境车站) - (艾鲁姆, 亚美尼亚)
	→	[阿中尔卡拉基(边境车站、换轨距) - (卡尔斯, 土耳其)]
加尔达巴尼(边境车站)		
(Beyouk Kesik, 阿塞拜疆)		

## 印度

Attari - Jiribam

(瓦格赫, 巴基斯坦)

Attari (边境车站)

Dhandari Kalan

新德里 (联轨站)

→ 马图拉 (联轨站) - 阿格拉 - 那格浦尔 (联轨站) - 维杰亚瓦达 (联轨站) - Chennai (接海运) - Jolarpettai (联轨站) - 马杜赖 (联轨站) - 杜蒂戈林 (接海运)

↳ 马图拉 (联轨站) - 孟买 (接海运)

↳ 那格浦尔 (联轨站) - 孟买 (接海运)

↳ 那格浦尔 (联轨站) - 加尔各答 (接海运)

↳ 维杰亚瓦达(联轨站) - Visakhapatnam (接海运) - 加尔各答 (接海运)

↳ Jolarpettai (联轨站) - 孟买 (接海运)

↳ 马杜赖 (联轨站) - 拉梅斯沃勒姆(轮渡码头) - (搭莱曼纳尔, 斯里兰卡)

坎普尔 (联轨站)

→ 拉克绍尔 (边境车站) - (Birgunj, 尼泊尔)

莫卧儿瑟赖

锡达兰布尔 (联轨站)

→ 拉克绍尔 (边境车站) - (Birgunj, 尼泊尔)

加尔各答 (联轨站、接海运)

→ 霍尔迪亚 (接海运)

Gede (边境车站)

(达尔索纳, 沙赫巴兹布

尔, 孟加拉国)

Mahisan( 边境车站)  
 Badarpur  
 Jiribam ( 边境车站、换轨  
 距)  
 [德穆, 缅甸]

## 印度尼西亚

### 默拉克 – 外南梦(巴纽旺宜)

默拉克 ( 轮渡码头)  
雅加达( 联轨站、接海运) → 苏加武眉 – Padalarang – Cikampek ( 联轨站)  
 Cikampek ( 联轨站) → 井里汶( 联轨站) – 三宝壟( 联轨站) – Surabayapasarturi( 接海运)  
 ↳ 普鲁普克( 联轨站) – 普禾加多 – 克罗地亚( 联轨站)  
 万隆  
Gedebage  
 克罗地亚( 联轨站) → 普禾加多 – 普鲁普克( 联轨站) – 井里汶( 联轨站)  
 日惹( 联轨站) → [马格朗]  
 Solobalapan( 联轨站) → 甘地 – 三宝壟( 联轨站)  
 克托索诺( 联轨站) → Wonokromo – Surabayakota  
 玛琅  
 邦义尔  
 外南梦 ( 轮渡码头)

### [班达亚齐]–庞卡兰苏苏–兰陶普拉帕

[班达亚齐]  
 庞卡兰苏苏  
 棉兰 ( 联轨站) → 勿拉湾( 接海运)  
 直名丁宜岛( 联轨站) → 先达  
 基萨兰 → 丹戎巴来  
 兰陶普拉帕 → [Payakurubuli]

直落巴由-Muaro

直落巴由(接海运)	
Bukitputus (联轨站)	→ Indarung
巴东	
Lubuk Alung (联轨站)	→ 纳拉斯
巴当班让 (联轨站)	→ 武吉丁宜 — 帕雅孔布
Muarakalaban (联轨站)	→ 沙哇伦多
Muaro	→ [卢布林高]

卢布林高-潘姜

卢布林高	
Muaraenim(联轨站)	→ Tanjung Enim
普拉布穆利 (联轨站)	→ <u>Kertapati</u>
Tanjungkarang(联轨站)	→ Tarahan
潘姜 (轮渡码头)	

伊朗伊斯兰共和国

Razi - 萨拉赫斯

(Kapikoy, 土耳其)

<u>Razi</u> (边境车站)	
Sufian (联轨站)	→ <u>焦勒法</u> (边境车站、换轨距) - (Djulfa, 阿塞拜疆)
大不里士	
Miyaneh (联轨站)	
<u>Qazvin</u> (联轨站)	→ [拉什特 - 班达尔 - e - 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) (轮渡至阿塞拜疆、哈萨克斯坦、俄罗斯联邦或土库曼斯坦在里海的港口)
<u>德黑兰</u> (联轨站)	→ 库姆 (联轨站) - Badrud (联轨站) - 梅博德 - 巴夫格 (联轨站) -

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 (联轨站) - Arak(联轨站) - 阿瓦士 (联轨站) - 霍拉姆沙赫尔 (接海运)

↳ [Arak(联轨站) - Kermanshah - Khosravi (边境车站) - (Khaneghein, 伊拉克)]

↳ 阿瓦士 - 伊玛目港 (接海运)

↳ Badrud (联轨站)- 伊斯法罕

↳ 巴夫格 (接萨拉赫斯- 阿巴斯港线)

Garmsar (联轨站) → Bandar-e-Amirabad (轮渡码头) (轮渡至阿塞拜疆、哈萨克斯坦、俄罗斯联邦或土库曼斯坦在里海的港口)

### Shahrood

卡什马尔 (联轨站) → (接萨拉赫斯 - 阿巴斯港线)

法里曼 (联轨站) → Mashhad

萨拉赫斯(边境车站、换轨距)

(萨拉赫斯, 土库曼斯坦)

### 萨拉赫斯-阿巴斯港

(萨拉赫斯, 土库曼斯坦)

萨拉赫斯(边境车站、换轨距)

法里曼 (联轨站) → Mashhad

卡什马尔 (联轨站) → (接 Razi - 萨拉赫斯线)

托尔巴特海达里耶 → [桑甘 (边境车站)- 哈拉特 (边境车站)-(阿富汗)]

塔巴斯

Chadormalu (联轨站) → 阿尔达坎

巴夫格 (联轨站) → (接库姆 - 米尔贾韦线)

↓  
阿巴斯港(接海运)

## 哈萨克斯坦

### 彼德罗巴浦洛夫斯基-多斯图克

(Utyak, 俄罗斯联邦)

彼德罗巴浦洛夫斯基  
(边境车站)

#### Kokshetav

Astana (联轨站)

→ Ecil - 托博尔 (联轨站、边境车站) - (卡尔塔雷, 俄罗斯联邦)

↳ 托博尔(联轨站) - Aiteke-bi - Nikeltau - Kandagach (联轨站)

→ (接 Semiglavii Mar-Aktogai 线)

#### Karaghandy

莫因特 (联轨站)

→ 楚 (联轨站)

阿克斗卡 (联轨站)

→ 塞米巴拉金斯克 - 阿乌 (边境车站) - (洛科季, 俄罗斯联邦)

→ (接 Semiglavii Mar-Aktogai 线)

多斯图克(边境车站、换  
轨距)

(阿拉山口, 中国)

### Semiglavii Mar - 阿克斗卡

(奥津基, 俄罗斯联邦)

Semiglavii Mar (边境车站)

Uralsk(边境车站)

Ilets'k I(边境车站),  
俄罗斯联邦

→ (Orenburg, 俄罗斯联邦)

#### Aktobe

Kandagach (联轨站)

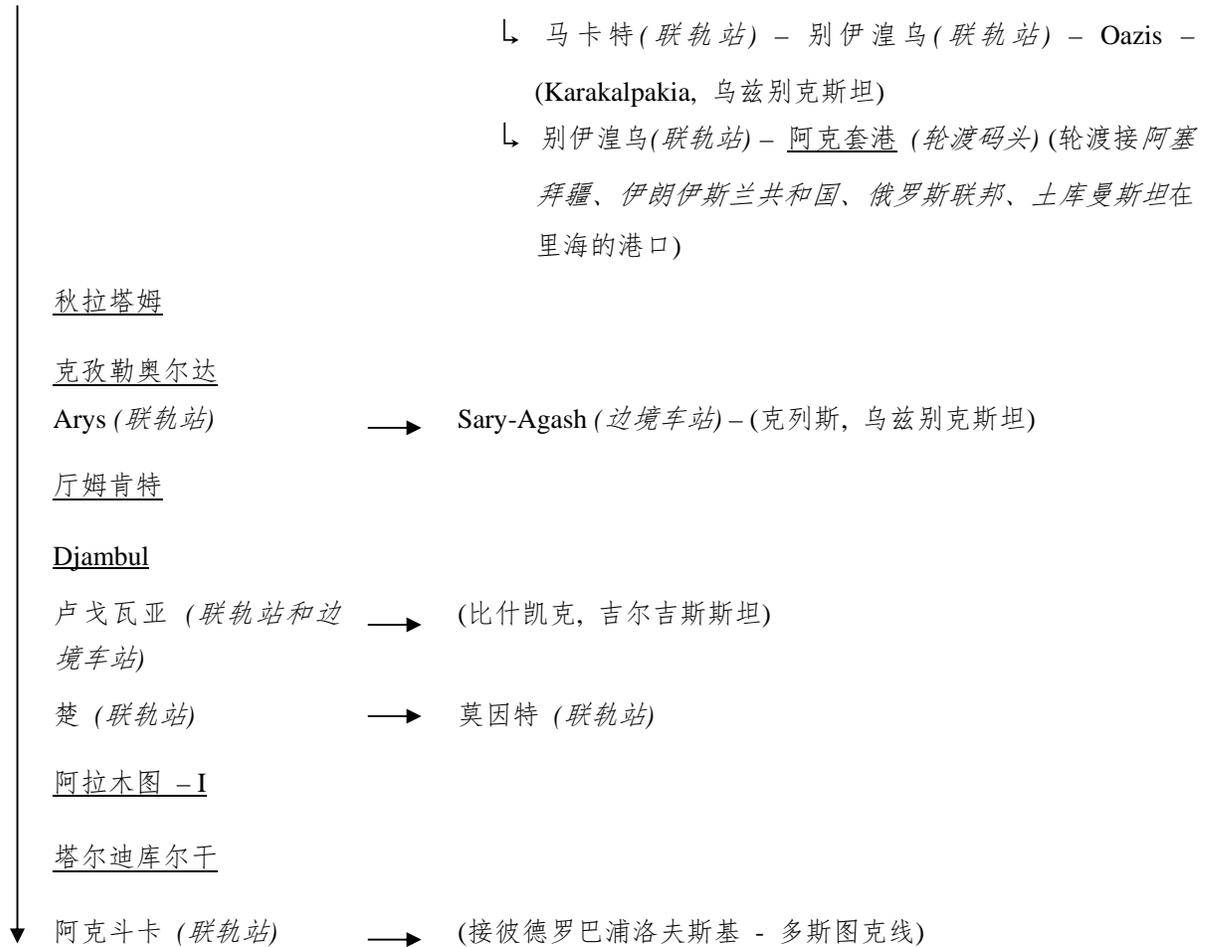
→ Nikeltau(边境车站) - (Orsk, 俄罗斯联邦)

↳ Nikeltau (边境车站) - Aiteke-bi - 托博尔(联轨车站) -

Astana(联轨站)

→ (接彼德罗巴浦洛夫斯基 - 多斯图克线)

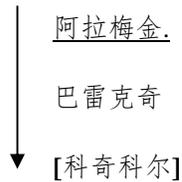
→ 马卡特(联轨站) - 加纽什斯诺 - (Aksaraiskaya, 俄罗斯联邦)



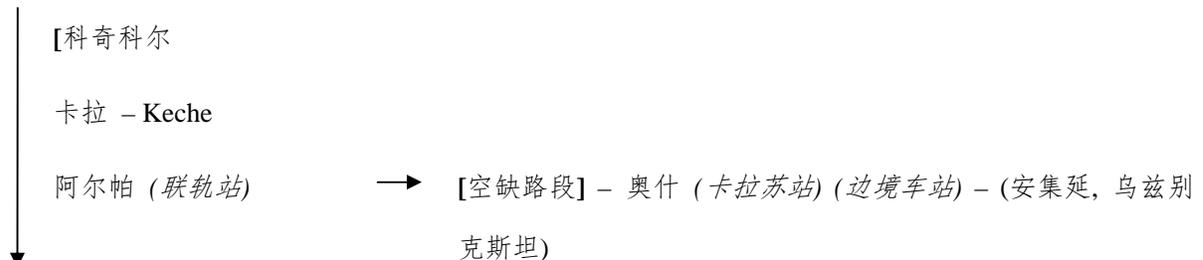
## 吉尔吉斯斯坦

Bishkek - 科奇科尔

(卢戈瓦亚, 哈萨克斯坦)



[科奇科尔 - Torugart]



Torugart (边境车站、换  
轨距)  
(喀什, 中国)]

#### 与乌兹别克斯坦交界-奥什

↓ (安集延, 乌兹别克斯坦)  
↓ 奥什 (卡拉苏站) (边境车  
站)

#### 老挝人民民主共和国

##### [塔纳琅-穆嘉]

[(廊开, 泰国)]

↓ 塔纳琅(边境车站)  
↓ 万象 (联轨站) → [Boten (边境车站)-(景洪, 中国)]  
↓ 他曲(联轨站、边境车站) → [Nakhon Phanom, 泰国]  
↓ 穆嘉 (边境车站)  
(穆嘉, 越南)]

##### [Vangtao - Densavanh]

[(Chong Mek, 泰国)]

↓ Vangtao (边境车站)  
↓ 巴色  
↓ 沙湾拿吉(联轨站和边境 → [(穆达汉, 泰国)]  
车站)  
↓ Densavanh (边境车站)  
(寮保, 越南)]

## 马来西亚

### 巴丹勿刹-新山

(巴丹勿刹, 泰国)

巴丹勿刹 (边境车站)

大山脚 (联轨站) → 巴特沃思 (接海运)

怡保

吉隆坡 (联轨站) → Port Klang (接海运)

→ Setia Jaya

加影

金马士 (联轨站) → Wakaf Bahru (联轨站) - 晏斗班让 (边境车站) - (Sungai Kolok, 泰国)

↳ Wakaf Bahru - 道北(通帕)

昔加末

甘巴士 Bahru (联轨站) → 巴西 Gudang (接海运)

→ Tanjung Pelepas (接海运)

↓ 新山 (边境车站)  
(新加坡)

## 蒙古

### Sukhbaatar - Zamyn Uud

(纳乌什基, 俄罗斯联邦)

Sukhbaatar (边境车站)

乌兰巴托

↓ Zamyn Uud (边境车站, 换轨距)  
(二连浩特, 中国)

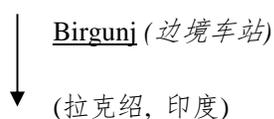
## 缅甸

### 曼德勒-仰光



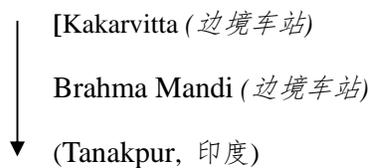
## 尼泊尔

### Birgunj - 印度边界

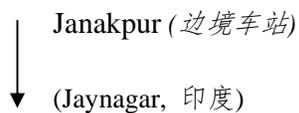


### [Kakarvitta - Brahma Mandi]

(Panitanki, 印度)]



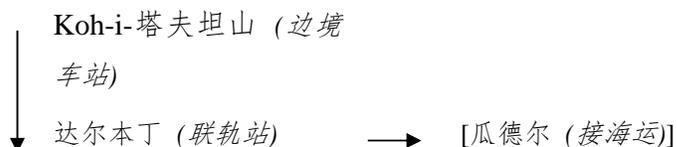
### Janakpur - 印度边界

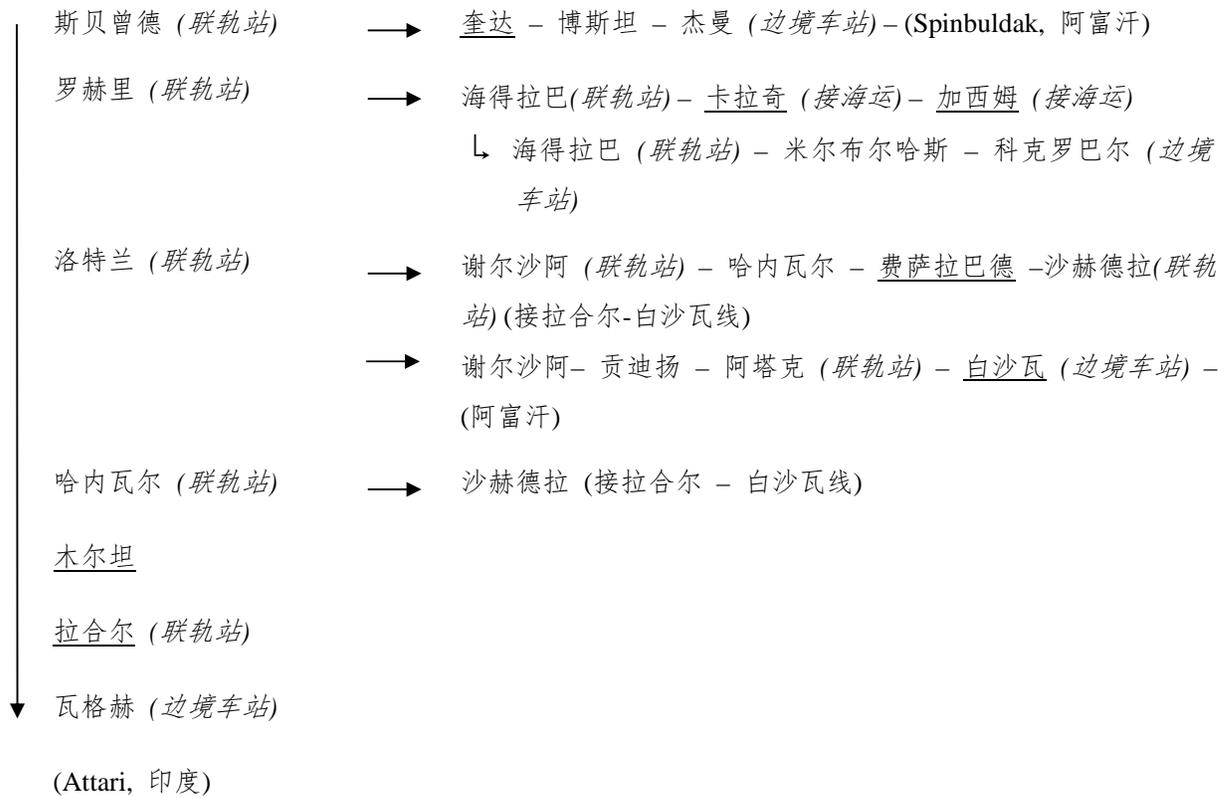


## 巴基斯坦

### 塔夫坦山-瓦格赫

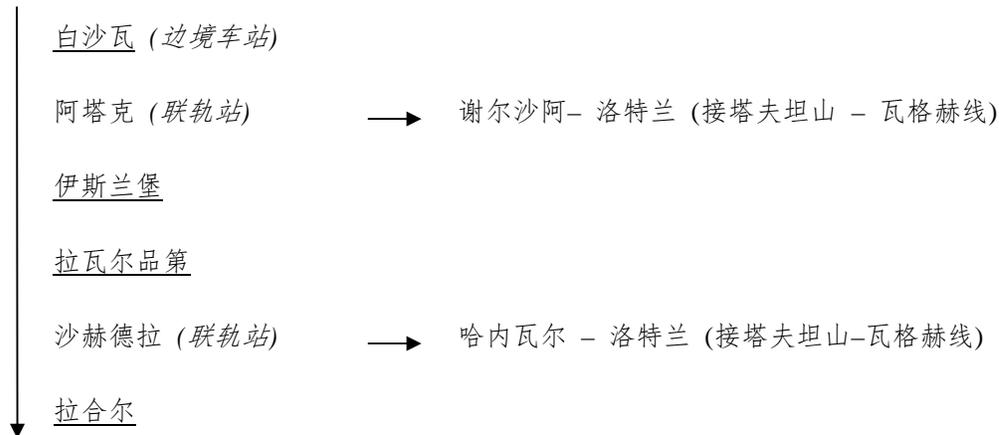
(米尔贾韦, 伊朗伊斯兰共和国)





白沙瓦-拉合尔

(阿富汗)

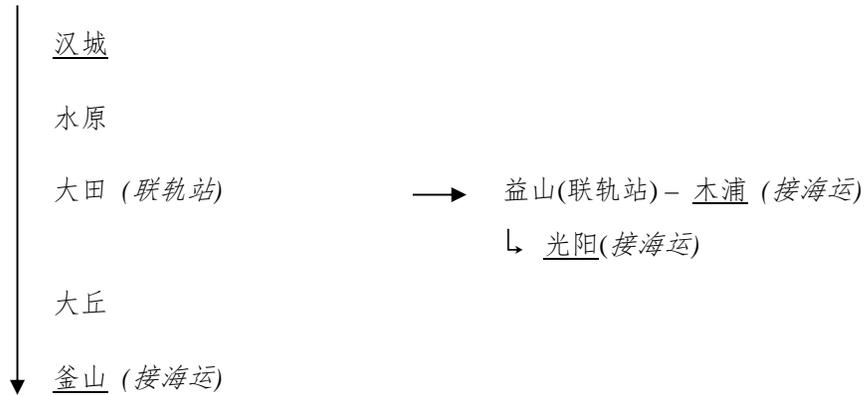


大韩民国

汶山-釜山

(Bongdong, 朝鲜民主主义人民共和国)





## 俄罗斯联邦

### Buslovskaya - 莫斯科

(瓦伊尼卡拉, 芬兰)

*Buslovskaya* (边境车站)



### Suzemka - 莫斯科

(Zernovo, 乌克兰)

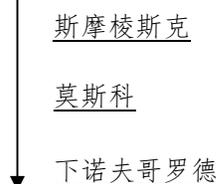
*Suzemka* (边境车站)



### Krasnoe - 纳霍德卡

(奥西诺夫卡, 白俄罗斯)

*Krasnoe* (边境车站)



科捷利尼奇(联轨站)	→	<u>圣彼得堡</u>
<u>Ekaterinburg</u> (联轨站)	→	库尔干 - <u>Utyak</u> (边境车站) - (Petrovavlosk, 哈萨克斯坦)
	→	车里雅宾斯克 - 卡尔塔雷 (联轨站、边境车站) - (托博尔, 哈萨克斯坦)
	↳	卡尔塔雷 (联轨站、边境车站) - 奥尔斯科(联轨站、边境车站) - (Nikeltau, 哈萨克斯坦)
	↳	奥尔斯科(联轨站、边境车站) - 奥伦堡 - (Ilets, 俄罗斯联邦) - (阿克纠宾斯克, 哈萨克斯坦)
鞑靼 (联轨站)	→	<u>洛科季</u> (联轨站和边境车站) - (阿尔马, 哈萨克斯坦)
<u>新西伯利亚</u> (联轨站)	→	<u>洛科季</u> (联轨站和边境车站) - (阿尔马, 哈萨克斯坦)
<u>克拉斯诺亚尔斯克</u>		
<u>伊尔库次克</u>		
乌兰乌德		
Zaudinski(联轨站)	→	<u>约乌斯基</u> (边境车站) - (Sukhbaatar, 蒙古)
Karimskaya (联轨站)	→	<u>外贝加尔期克</u> (边境车站、换轨距) - (满州里, 中国)
乌苏里斯克 (联轨站)	→	<u>格罗杰科沃</u> (边境车站、换轨距) - (绥芬河, 中国)
Baranovski(联轨站)	→	<u>哈桑</u> (边境车站、换轨距) - (图们江, 朝鲜民主主义人民共和国)
乌格洛瓦亚 (联轨站)	→	<u>Vladivostok</u> (接海运)
纳霍德卡 (联轨站, 接	→	<u>东方港</u> (接海运)
海运)		

莫斯科 - Samur

莫斯科

梁赞

科切托夫卡 (联轨站) → 勒季谢沃 - 萨拉托夫 - 奥津基 (边境车站) - (Semiglavii Mar, 哈萨克斯坦)

格里亚济 (联轨站) → 伏尔加格勒

Liski



## 新加坡

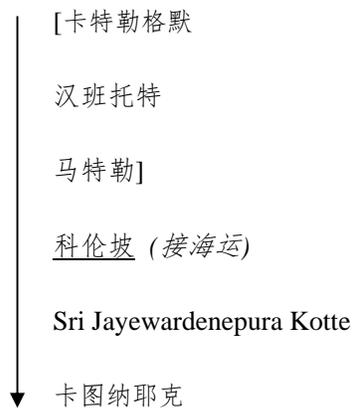
兀兰-

(新山, 马来西亚)

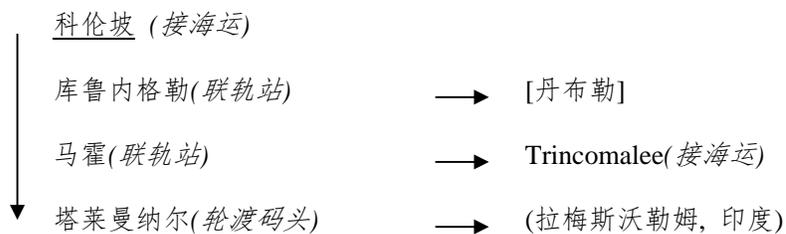
↓ 兀兰 (边境车站)

## 斯里兰卡

卡特勒格默-卡图纳耶克



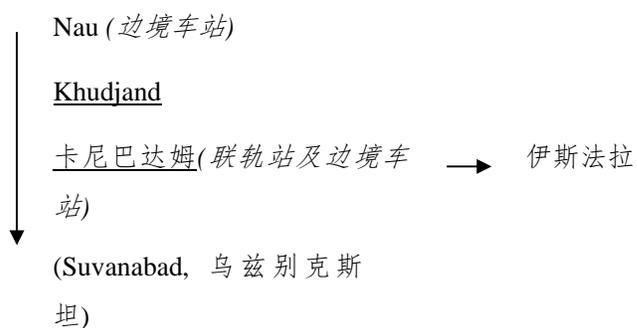
### 科伦坡-塔莱曼纳尔



### 塔吉克斯坦

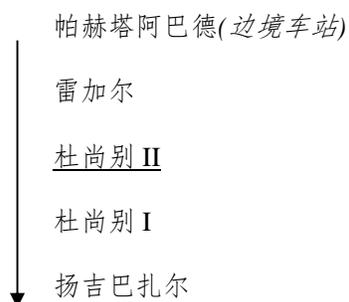
#### Nau - 卡吉巴达姆

(别卡巴德, 乌兹别克斯坦)



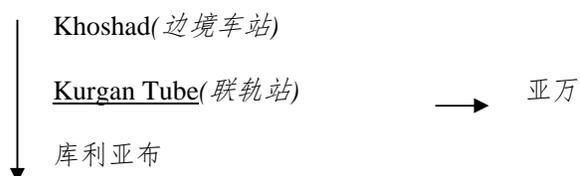
#### 帕赫塔阿巴德-扬吉巴扎尔

(Sariasya, 乌兹别克斯坦)



#### Khoshad - 库利亚布

(Amuzang, 乌兹别克斯坦)



## 泰国

### 廊开-巴当勿刹

(塔纳琅, 老挝人民民主共和国)

廊开 (边境车站)

波艾 (联轨站)

→ [那空拍依(边境车站)-(他曲, 老挝人民民主共和国)]

→ [穆达汗 (边境车站)-(沙湾拿吉, 老挝人民民主共和国)]

耿奎 (联轨站)

→ 呵叻 - 乌汶 - [Chong Mek (边境车站)-(巴色, 老挝人民民主共和国)]

Banphachi (联轨站)

→ 那空沙旺 (联轨站)- 登猜 (联轨站)- 清迈

↳ [那空沙旺-Mae Sod (边境车站)-(渺瓦底, 缅甸)]

↳ [登猜 - 清莱 - 湄赛 (边境车站)-(大其力, 缅甸)]

曼谷 - Bang Sue (联轨站)

→ Ladkrabang - 差春骚 (联轨站)- Si Racha (联轨站) - Kao Chi Chan (联轨站)- 梭桃邑 (接海运)

→ 差春骚(联轨站)- 亚兰 - Khlong Tuk (边境车站)- [(波贝, 柬埔寨)]

→ Si Racha - Laemchabang (接海运)

→ Kao Chi Chan - Map Ta Put (接海运)

Nong Pla Duk (联轨站)

→ 南多 - [三塔卡 (边境车站)-(Thanpyuzayat, 缅甸)]

合艾 (联轨站)

→ Sungai Kolok (边境车站)- (Rantau Panjang, 马来西亚)

巴当勿刹 (边境车站)

(巴当勿刹, 马来西亚)

## 土耳其

### Kapikule - Kapikoy

(保加利亚, 欧洲)

Kapikule (边境车站)

伊斯坦堡

埃斯基谢希尔(联轨站)

→ 阿拉云特 - 巴勒克埃西尔 - 伊兹密尔 (边境车站)

安卡拉

Kalin (联轨站) 锡瓦斯 切廷卡亚 (联轨站) 马拉蒂亚 (联轨站) 塔特万 - 凡城 (轮渡) Kapikoy (边境车站) (Razi, 伊朗伊斯兰共和国)	→ <u>萨姆松</u> (接海运)  → 卡尔斯 (联轨站) - Dogukapi (边境车站、换轨距) - (阿胡良, 亚美尼亚) → 卡尔斯 (联轨站, 边境车站、换轨距) - (阿哈尔卡拉基, 格鲁吉亚)  → Topprakale (联轨站) - Adana - <u>Mersin</u> (接海运) → 托普拉卡莱 - <u>伊斯肯德伦</u> (接海运)
---	---

## 土库曼斯坦

Turkmenbashi - Turkmenabad

(巴库, 阿塞拜疆)

<u>Turkmenbashi</u> (轮渡码头) Ashgabat Tenzhen Mari (联轨站) Turkmenabad (联轨站和边境车站) (Khodchadavlet, 乌兹别克斯坦)	→ (轮渡连接阿塞拜疆或伊朗伊斯兰共和国或哈萨克斯坦或俄罗斯联邦在里海各港口)   → Parakhat - <u>Sarakhs</u> (边境车站、换轨距) - (Sarakhs, 伊朗伊斯兰共和国)  → Gazodjak (边境车站) - (Pitnyak - K.P.449, 乌兹别克斯坦) - Dashhowuz - Takhyatash (边境车站) - (乌兹别克斯坦)
--	---

## 乌兹别克斯坦

### 克列斯 - Khodchadavlet

(Sari-Agash, 哈萨克斯坦)

克列斯(边境车站)

Tukumachi(联轨站)

→ Ozodlik - [安格连 - Khalkobad] - Pap(联轨站) - 浩罕

Sirdarinskaya

Khavast(联轨站)

→ 别卡巴德 (边境车站) - (Nau - 卡尼巴达姆, 塔吉克斯坦)  
- Suvanabad (边境车站) - 浩罕(联轨站) - 马尔吉兰 -  
安集延 (边境车站) - (Osh, 吉尔吉斯斯坦)  
↳ 浩罕(联轨站) - Pap(联轨站) - 纳曼干

撒马尔罕

Ulugbek

Navoi (联轨站)

→ Tinchlik - Uchkuduk - 努库斯 - 昆格勒 - Karakalpakiya  
(边境车站) - (Oasis 哈萨克斯坦)

布哈拉 (联轨站)

→ 卡尔希(联轨站) - Tashguzar(联轨站) - [迭赫坎阿巴德 -  
达尔班德] - Boysun - 库姆库尔干(联轨站) - Sariasya (边  
境车站) - (帕赫塔阿巴德, 塔吉克斯坦)  
↳ 卡尔希(联轨站) - RZD 154(边境车站) - (塔里马尔占 -  
Kerkichi(联轨站) - 克利夫, 土库曼斯坦) - 铁尔梅兹  
(联轨站) - Galaba(边境车站) - (Khairaton, 阿富汗)  
↳ 铁尔梅兹(联轨站) - 库姆库尔干(联轨站) - Sariasya  
(边境车站) - (帕赫塔阿巴德, 塔吉克斯坦)

Khodchadavlet (边境车站)

(Turkmenabad, 土库曼斯坦)

## 越南

### 老街-胡志明市

(河口, 中国)

老街(边境车站)

东英(联轨站) → 刘舍 - Quan Trieu

Yên Viên(联轨站) → (连接河内 - 同登线)

嘉林(联轨站) → 海防(接海运)

河内

Tan Ap(联轨站) → [穆嘉关(边境车站) - 老挝人民民主共和国]

→ [Vung Ang(接海运)]

岷港

胡志明市(联轨站) → [Vung Tau(接海运)]

→ [禄宁省<sup>1</sup>(边境车站) - (Kratie, 柬埔寨)  
1. 确切地点待定]

### 河内-同登

河内

嘉林(联轨站)

Yên Viên(联轨站) → (连接老街 - 胡志明市线)

Lim(联轨站) → Pha Lai(联轨站) - Halong(接海运)

盖(联轨站) → 下龙 - Cai Lan(接海运)

→ 刘舍 - Quan Trieu

同登(边境车站)

(凭祥, 中国)

## 附件二

### 关于泛亚铁路网技术特性的指导原则

#### 1. 总则

本协定附件一所规定的泛亚铁路网的发展须遵从以下关于技术特性的指导原则。缔约各方在建设新铁路和将现有铁路改造升级和现代化时应尽一切努力遵守这些原则。

#### 2. 线路通行能力

具有国际重要性的铁路线路必须拥有充足的通行能力，以便使铁路客货运输服务做到高效、可靠和经济。

#### 3. 车辆负载轨距

鉴于泛亚铁路网将成为亚太经社会区域各国实现一体化国际多式联运网络的一个重要组成部分，网络的现有线路应根据需要加以提升，并修建新线路从而使长度至少 20 英尺

的国际标准化组织 (ISO) 集装箱得以畅通无阻：

#### 4. 运行互通性

技术规格应确保具有国际重要性的铁路沿线国际货物和集装箱运输畅通无阻。因此，铁路线和相关基础设施及设备应达到国际规格，包括关于为运输和转运尤其是载有石油产品、煤、矿砂、水泥和谷物等货物的重型列车的规格。

缔约方应考虑到邻国以及具有国际重要性的铁路线所穿越的其他国家的技术规格，并努力将其线路升级，以便消除技术限制并确保铁路之间的运行互通性。

在轨距可延续或因建设跨界空缺路段而可能使轨距延续的地方，会出现用于国际运输的火车列车，包括制动系统和挂钩是否兼容等具体问题。为此，跨界铁路运行要做到高效率就必须使用气闸机车车辆和可兼容的挂钩系统。

以下为泛亚铁路网的轨距，供参考：

泛亚铁路成员国铁路轨距(毫米)				
1,000	1,067	1,435	1,520	1,676
1. 孟加拉国 <sup>1</sup>	印度尼西亚	1. 中国 <sup>2</sup>	1. 亚美尼亚	1. 孟加拉国 <sup>1</sup>
2. 柬埔寨		2. 朝鲜民主主义人民共和国	2. 阿塞拜疆	2. 印度
3. 老挝人民民主共和国		3. 大韩民国	3. 格鲁吉亚	3. 尼泊尔
4. 马来西亚		4. 伊朗伊斯兰共和国	4. 哈萨克斯坦	4. 巴基斯坦
5. 缅甸		5. 土耳其	5. 吉尔吉斯斯坦	5. 斯里兰卡
6. 新加坡 <sup>3</sup>			6. 蒙古	
7. 泰国			7. 俄罗斯联邦	
8. 越南 <sup>4</sup>			8. 塔吉克斯坦	
			9. 土库曼斯坦	
			10. 乌兹别克斯坦	

泛亚铁路潜在成员：日本（1067 毫米轨距）和菲律宾（1067 毫米轨距）

<sup>1</sup> 该国铁路网的一部分。

<sup>2</sup> 还有一条 1,000 毫米轨距的铁路线(由/至越南)。

<sup>3</sup> 由马来西亚铁路提供服务。

<sup>4</sup> 还有轨距 1435 毫米和 1,000/1,435 毫米双轨距铁路线。

## 5. 集装箱装卸站的标准

国际多式联运交通要求高效率的集装箱装卸站。泛亚铁路网沿线各国际集装箱装卸站必须：

- 尽可能靠近主干线，以便进出装卸站不浪费时间；
- 与其它调车场分开，以便其运行不受其它调车运行的阻碍；
- 便于公路车辆进出，以便保证公路铁路连接的可靠性；
- 在装卸区的轨道有足够长度，以减少调轨的需要；
- 具有各种设备，其中包括龙门吊车、跨运车、顶端提升机和（或）伸臂堆垛车，能够运载长度至少 20 英尺的国际标准化集装箱；
- 为可能扩大留有余地；
- 为货物清关提供海关设施。

## 62/5. 在亚洲及太平洋建设信息社会<sup>5</sup>

*亚洲及太平洋经济社会委员会，*

受到建设一个以人为本、包容的和以发展为导向的信息社会全球承诺的鼓舞；2003 年 12 月在日内瓦召开的信息社会世界峰会第一阶段会议所通过的《日内瓦原则宣言》及《日内瓦行动计划》，以及 2005 年 12 月在突尼斯召开的信息社会世界峰会第二阶段会议通过的《突尼斯承诺》及《信息社会突尼斯议程》就是这一会议承诺的证明；

*强调*普遍获得知识和信息对促进发展的重要性，

*忆及*《突尼斯议程》确认减少灾害、可持续发展和消除贫困之间存在的紧密关系以及着重指出信通技术工具在处理这些问题方面的重要作用，

*还忆及*《突尼斯议程》指出，世界峰会的贯彻落实及后续行动应成为联合国对重大联合国会议成果整体后续行动的有机组成部分，应有助

于实现包括《千年发展目标》在内的国际商定的发展目标和宗旨，无需成立任何新的业务机构，

*进一步忆及*《突尼斯议程》指出，区域委员会可根据成员国要求并在核准的预算资源范围内组织世界峰会区域后续行动，以技术和相关信息帮助成员国制定区域战略并执行区域会议成果，

*忆及*《突尼斯议程》指出，国际和区域组织应定期评估和汇报各国普遍获得信通技术的状况，以便为发展中国家信通技术部门的发展创造平等机会，

*又忆及* 2000 年 9 月 8 日联合国大会在第 55/2 号决议中通过的《联合国千年宣言》决心保证新技术、特别是信息和通讯技术的好处能惠及所有人，

*重申* 2001 年 4 月经社会第 57/4 号决议中所载的在信息和通信技术促进发展方面加强区域合作的区域承诺，

*忆及* 2003 年 1 月亚洲太平洋区域会议通过的《东京宣言—关于世界峰会的亚太观点》中阐明的为实现信息社会而确定的区域承诺、共同远景和共同战略，

*重申* 经社会第 60 届会议通过的《上海宣言》中所载关于采取行动实现信息社会世界峰会目标、促进区域合作，以及将卫星支持的信息和通信技术应用与其他信息技术有效结合起来以促进可持续发展的区域承诺，

*注意到* 2005 年 5—6 月间在德黑兰召开的信息社会世界峰会亚太高级别会议成果，即通过的《德黑兰宣言》和《亚洲及太平洋走向信息社会区域行动计划》，

*还注意到* 分别于 2004 年 11 月在吉尔吉斯斯坦、2004 年 12 月在斐济、2005 年 2 月在印度尼西亚以及 2005 年 3 月在尼泊尔召开的四次次区域会议的成果，及其对关于互联网管理、信通技术促发展融资机制以及信通技术在以知识为基础的灾害管理中的作用等问题的全球讨论所做出的贡献，

*忆及* 经社会第六十届会议赞赏亚太经社会已商定于 2007 年召开亚洲及太平洋空间应用促进可持续发展第三次部长级会议并为此已

<sup>5</sup> 见上文第 220 至 225 段。