

## 亚洲及太平洋经济社会委员会 泛亚铁路网工作组

### 第五次会议

2017年6月13日至14日，大韩民国釜山  
临时议程\* 项目8  
泛亚铁路网的运营前景和挑战

## 泛亚铁路网投入运营的前景和挑战

### 秘书处的说明

#### 内容提要

亚洲及太平洋经济社会委员会在其第 71/7 号决议“通过国际铁路运输便利化区域合作框架”中，通过处理国际铁路运输便利化的基本问题并促进成员国之间的合作，支持泛亚铁路网投入运营。为加强本区域的国际铁路运输，区域合作框架，除其他外，规定了共同商定的技术标准、协调一致的运营程序以及简化的铁路过境手续。

本文件中提出了制定共同商定的技术标准、协调一致的运营流程和方法的各种可行办法，以简化铁路过境手续，促进亚洲及亚欧国际铁路运输便利化。成员国可以就应对泛亚铁路网沿线的运营问题，包括但不限于区域合作框架中查明的问题，交流当前的举措和拟议的措施。

## 一. 导言

1. 2009年《泛亚铁路网政府间协定》的生效表明，本区域各国愿意努力促进铁路运输的协调发展。亚洲及太平洋经济社会委员会成员国及其发展伙伴一直在努力补上铁路网的缺失路段。同时，还需要加强泛亚铁路网所有方面（法律、技术和运营）的兼容性，促进网络内外的货运列车无缝运行。
2. 为了推进《政府间协定》生效所产生的势头，经社会于 2015 年在曼谷举行的第七十一届会议期间通过了关于“通过国际铁路运输便利化区域合作

\* E/ESCAP/TARN/WG(5)/L.1。

框架”的第 71/7 号决议。区域合作框架确定了成员间促进国际铁路运输便利化的四个基本问题和十一个合作领域。

3. 已确定的基本问题包括：(a) 铁路基础设施、设施和设备的标准；(b) 换轨距；(c) 铁路运输合同的不同法律制度；(d) 协调边界交换站的监管检查和查验。

4. 区域合作框架中列出的十一个合作领域如下：

- (a) 参加各类国际铁路组织；
- (b) 制定铁路运输便利化的次区域协定和双边协定；
- (c) 开展合作使跨境铁路运营标准化；
- (d) 使用客运/货运信息预告系统；
- (e) 更换车皮的安排；
- (f) 使用列车运营以及集装箱跟踪新技术；
- (g) 跨境铁路运营的人力资源开发；
- (h) 在边境交换站或其附近，尤其是在铁路货运走廊沿线，设立物流中心/陆港和维护中心；
- (i) 简化铁路与海运、空运和公路运输的联运衔接；
- (j) 促进采用走廊的做法来实现国际铁路运输的便利化；
- (k) 努力开展无纸化铁路货运。

5. 为支持成员和准成员实施区域合作框架，秘书处正在开展一项协调规章条例促进国际铁路运输便利化的项目。该项目旨在制定：(a) 共同商定的技术标准 and 协调一致的运营程序，以促进国际铁路高效运输；(b) 铁路过境良好做法模式/手册，以缩短国际铁路运输运营的监管检查所需时间。

## 二. 提高国际铁路运输的兼容性

6. 在国际铁路运输这一环境下，兼容的三个部分非常重要。首先，法律兼容，即从始发站到终点站的铁路及其客户之间统一的合同义务；其二，技术兼容，包括对铁路基础设施和机车车辆的共同技术参数需求；其三，运营兼容，涵盖了国际铁路运输走廊沿途的铁路运营做法和其他政府机构的手续的协调一致。

7. 一直以来，国际铁路运输基于两大法律安排，一个由铁路合作组织制定，另一个由国际铁路运输政府间组织制定。为了正式确定各铁路及其客户间的各项合同要求，铁路合作组织制定了《国际铁路货运协定》铁路运单（归属《国际铁路货运协定》），而国际铁路运输政府间组织则制定了《铁路货运公约》铁路运单（归属《国际铁路货物运输公约》）。由于存在两种不同的法律安排，造成欧亚铁路走廊上运行的货运列车在法律制度发生变化的过境点耽搁很长时间。为了克服这一挑战，一种通用运单应运而生，为实际落实欧亚铁路运输走廊沿线的法律兼容提供了途径。

8. 然而，技术和运营兼容性的情况尚不明朗，各国间形形色色的技术标准和运营程序方面似乎存在差异，这些为本区域内的国际铁路运输构成了挑战。以下段落中提供了提高铁路运输走廊沿途的技术和运营兼容性的种种方式。

9. 根据现有的当地条件，可以在相邻铁路之间实施三个不同层次的技术和运营兼容，具体如下：

(a) **A 级.** 车皮和机车均不得跨境。货物转运后，列车用新的车皮重新组合起来，并将沿入境段铁路继续行程；

(b) **B 级.** 仅有列车车皮可以跨境。这需要两个邻国之间在铁路基础设施和车皮的若干要素上互相兼容，包括因轨距不同而更换转向架；

(c) **C 级.** 车皮和机车均可跨境，继续行程。本级别的技术兼容性最高，比前两级要复杂得多，需要两段铁路在基础设施和机车方面进一步兼容。

10. 为完成铁路过境手续，铁路过境点可根据两个邻国之间的合作水平不同而分为三种模式：

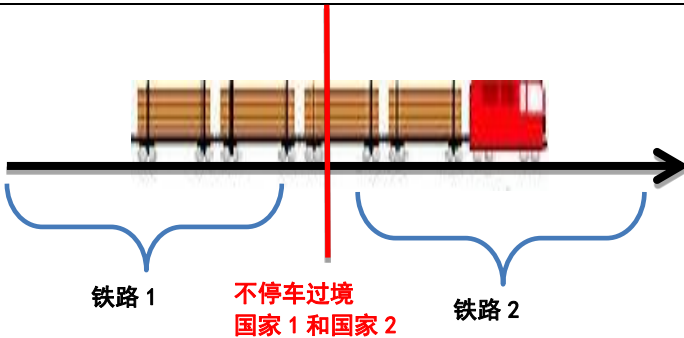
(a) **模式 1.** 列车在过境点不停车。两个邻国之间决定实施不要求火车停车的共同过境手续。过境活动在两个邻国商定的特定主要站点，与铁路交通管理运营程序并行进行；

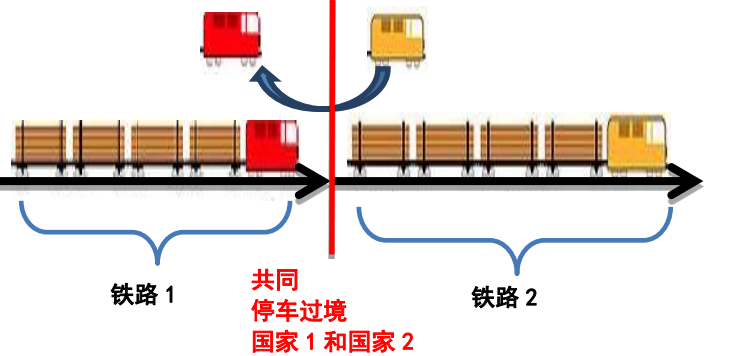
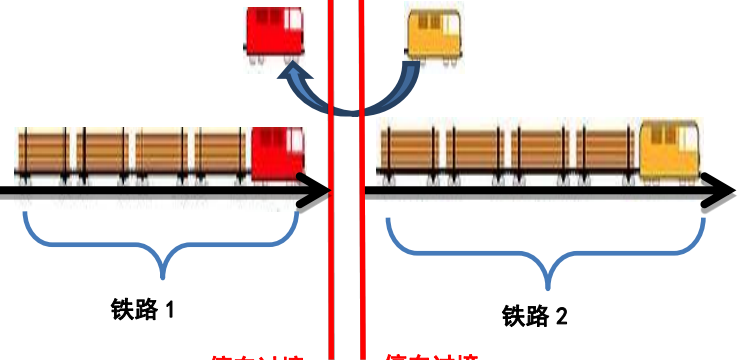
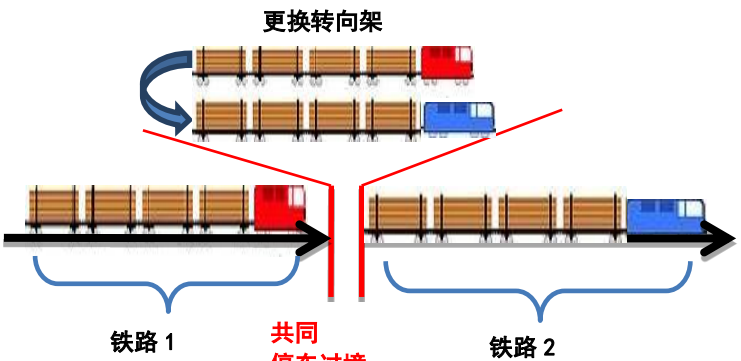
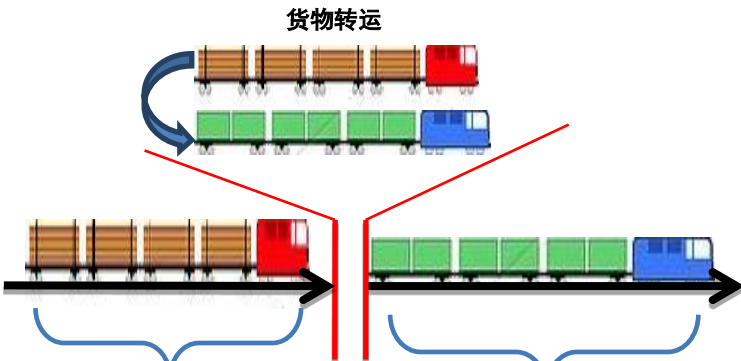
(b) **模式 2.** 指定一个单一的共同边界站，两国主管部门的手续依次或并行办理；

(c) **模式 3.** 两个邻国的两座边境车站分别位于出境铁路段和入境铁路段，分别顺序办理手续，首先在出境边界站办理，然后在入境边界站办理。

11. 依据技术和运营兼容性程度和过境模式不同，两个邻国之间的国际铁路运输可以通过五种安排方式进行，如下图所示。

### 国际铁路运输的可能安排

数字	国际铁路运输的可能安排	过境模式	技术兼容等级
1	 <p>不停车过境 国家 1 和国家 2</p>	模式 1	C 级

数字	国际铁路运输的可能安排	过境模式	技术兼容等级
2	 <p>铁路 1      共同 停车过境 国家 1 和国家 2      铁路 2</p>	模式 2	B 级
3	 <p>铁路 1      停车过境 国家 1      停车过境 国家 2      铁路 2</p>	模式 3	B 级
4	 <p>更换转向架</p> <p>铁路 1      共同 停车过境 国家 1 和国家 2      铁路 2</p>	模式 2	B 级
5	 <p>货物转运</p> <p>铁路 1      共同 停车过境 国家 1 和国家 2      铁路 2</p>	模式 2	A 级

12. 为了摸清当前的技术和运营兼容性程度，已经确定了亚洲和欧洲之间以下若干铁路走廊：(a) 中国—蒙古—俄罗斯联邦—白俄罗斯—波兰—德国；(b) 中国—哈萨克斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—保加利亚；(c) 孟加拉国—印度—巴基斯坦—伊朗伊斯兰共和国—土耳其—保加利亚。秘书处编写了一份详细说明技术和运营参数的调查问卷，收集铁路中途信息，以便对当前形势作出准确评估。收集到的信息将加以分析，提出解决方案，以改善铁路运输走廊的技术和运营兼容性，进而提高铁路的竞争力。

13. 正在收集以下技术参数的信息：在铁路基础设施方面——轴荷、结构轨距、通过的环线和站线长度、信号和电讯、交通管理和牵引系统；在机车车辆方面——载荷容量、列车最大长度、联轴系统、制动系统、轨—轮参数、机车类型、机车功率和最高车速。

14. 同样，要求提供相关信息的运营参数和做法包括：(a) 协调一致的时刻表、从原产地到目的地的单一关税制度、走廊沿线交通管理信息交换系统；(b) 列车构成、货车维护、处理废旧车皮、处理/检测有害物质；(c) 沿线交通管理，包括通信规则、语言和司机培训。

### 三. 提高铁路过境效率

15. 要促进运输模式转换，使铁路对有定期托运业务的发货人产生吸引力，关键是要提高货运列车服务的可靠性和可预测性。为此，应简化铁路过境手续，降低行政负担和延误。因此，秘书处也正在研究如何提高对铁路过境相关流程的了解，以便就如何简化手续提出建议。这可以帮助铁路主管部门减少过境延误，使列车服务更加可靠。

16. 该研究将铁路过境流程分为以下类别：(a) 铁路货物运输相关过境手续，包括换轨距、更换机车和司乘人员、车皮转运、铁路技术检测和货物转运；(b) 铁路边境口岸的文件要求，如车皮清单和托运说明；(c) 利用电子信息系统在铁路之间以及铁路和海关之间进行信息交换；(d) 与履行海关和其他政府机关手续相关的各项流程，包括入境前的通告、监控措施互认、基于风险的检查、新技术的应用，以及机构间的信息交流。

17. 请工作组就促进国际铁路运输，特别是就上文所述的方法，交流现行做法和意见，以进一步加强亚洲和亚欧国际铁路运输。