

亚洲及太平洋经济社会委员会 泛亚铁路网工作组

第四次会议

2015年11月23日至24日，曼谷
临时议程* 项目6

与发展泛亚铁路网有关的政策和问题

与发展泛亚铁路网有关的政策和问题

秘书处的说明

内容提要

本文件重点介绍了秘书处与成员国协作在泛亚铁路网领域开展的工作和与泛亚铁路网有关的政策和问题。请泛亚铁路网工作组审查本文件，并审议相关政策和做法，以便：(a)推动对泛亚铁路网，包括多式联运连接点，进行投资；(b)为使铁路组织转变为更加由商业驱动的实体，创造条件；(c)为发展基于铁路的国际多式货物联运走廊，创造条件；(d)为定期向秘书处提供关于重点铁路基础设施发展项目的最新消息，制订一个流程。

一. 导言

1. 运输业对于现代经济的发展具有至关重要的意义，并且随着全球化要求供应链两端以及整个供应链的业务流程之间的同步程度越来越高，这种情况将变得越来越明显。由此带来的一个结果是，一体化物流服务和国际货物运输系统现在紧密地相互交织在一起。尽管世界上任何国家和任何区域都如此，但这种现象及其适当的管理对亚洲尤其具有关联性，因为本区域正变得日益一体化，一些国家现在成了主要的物流枢纽的中心。

2. 国际一体化多式联运和物流系统的愿景由部长们在《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》(2006年11月)中作了阐述，并在《亚洲发展交通运输曼

* E/ESCAP/TARN/WG(4)/L.1。

谷宣言》(2012年3月)中得到了重申,¹ 这一愿景的目的是充分实现改进运输互联互通可能带来的潜在的经济和社会效益,同时减少运输业对外的负面影响。泛亚铁路网是实现这一愿景的一个重要构件。在此方面,立法会议定期对与发展泛亚铁路网有关的问题进行讨论。为了向泛亚铁路网工作组成员提供便捷的参考,秘书处在此简要列出了各立法机构作出的一些总体上与泛亚铁路网和铁路运输相关的决定。本文件还重点介绍了工作组在讨论以下问题时可能会认为有用的一些政策和问题:如何利用泛亚铁路网的线路,推动基于铁路的国际多式联运走廊的发展。

二. 立法机构的决定和建议

3. 自从2009年6月11日《泛亚铁路网政府间协定》生效以来,一系列高级立法会议对泛亚铁路网及与其发展和运营有关的问题进行了审议,审议摘要见附件。此外,在相关会议或活动中,如在经济合作组织秘书处举办的经济合作组织铁路局长会议、东南亚国家联盟(东盟)秘书处举办的新加坡-昆明铁路通道项目特别工作组、南亚和东南亚铁路行政总裁会议和铁路合作组织举办的国际铁路货运会议上,与相关发展伙伴讨论了相关议题。

4. 2014年和2015年举行的立法会议包括:(a)经社会第七十届会议(2014年5月23日以及2014年8月4日至8日,曼谷);(b)交通运输委员会第四届会议(2014年10月15日至17日,曼谷);(c)经社会第七十一届会议(2015年5月25日至29日,曼谷)。这些会议强调指出了泛亚铁路网对促进区域一体化的作用、在其发展和定型方面取得的进展及其作为本区域未来国际一体化多式联运和物流体系的必不可少的组成部分的重要性。这些立法会议报告的相关内容的节选见本文件附件。

三. 秘书处开展的活动

A. 提高竞争力从而推动更多使用铁路来开展运输

5. 近来,铁路因重新得到公众支持并得到更多的政治支持而受益匪浅。这在很大程度上是由于目前正在开展的关于气候变化的辩论的结果,这些辩论意味着包括运输业在内的工业对环境的影响被置于严密监视之中。

6. 在正在进行的辩论中,铁路得到了好评。而在一定程度上由于铁路运输能效较高,其温室气体排放量较低,可从模式转变中获得潜在的效益,这正在鼓励政策制订者将更多的利用铁路来运输旅客和货物作为其长期运输发展战略的核心。这一良好的愿望进一步得到了联合国可持续发展大会的鼓励,可成为制订可持续发展目标的2015年后发展议程下的一个正式的承诺。然而,政策可受到一系列外部因素的影响,良好的愿望会受到这些外部因素的考验。更重要的是,环境问题尚未成为货运代理商选择其运输模式的一个关

¹ 这一宣言随后由经社会在其第68/4号决议“执行《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》,包括《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》和《国际道路运输便利化区域战略框架》”中予以核准。

键决定因素，铁路不能依赖这样的假设：政府会命令将运输转给它们。只有当铁路被视为能提供具有竞争力的服务时，模式转变才会发生。

7. 鉴于上述情况，并根据经社会和委员会会议的授权，包括本文件的附件中所指出的那些授权，秘书处和成员国都正在开展一些活动，以促进泛亚铁路网的发展。

8. 2012年3月在曼谷举行的交通运输部长级会议第二届会议通过了《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》，这一行动方案授权秘书处通过进一步发展泛亚铁路网和亚洲公路网以及陆港，促进区域和区域间的互联互通和合作。在《区域行动方案》下开展的活动的目的是在本区域实现国际一体化多式联运和物流系统。

9. 作为上述活动的后续行动，秘书处在俄罗斯联邦政府的资助下，开展了一项旨在加强泛亚铁路网投入运营力度的研究，重点研究铁路服务的成本核算问题以及铁路运输便利化问题。这一研究的成本核算部分确认，铁路管理人员拥有能够核算运营单条线路运输成本的能力，对于估计运输对其收入和公司盈利的贡献，具有至关重要的意义，而且还确认，并非所有的管理人员都能享用可产生满意结果同时很容易应用和更新的成本核算系统或模型。

10. 了解其成本将使铁路组织更容易从其政府获得商业授权。这也使其能够对社会服务提出其经常被要求提出的可信的成本估算，而且使其能寻求足够的赔偿。同样，政府将能从其国家铁路基础设施发展分配的投资中，获得更大的回报。最后，双方都能够根据财务上可靠和可信的需求分析，向国际捐助者和金融机构提出借贷要求。

11. 认识到这一挑战，亚太经社会开发了一个点对点的运输成本核算模型，以帮助管理人员就是否接受或拒绝某次运输，作出稳健的决策，因为运输的价格或费率是由市场力量决定的。秘书处现在提议在定于2015年12月10日至11日在曼谷举行的一次讨论会上，向本区域的铁路管理人员推介这一模型和成本核算的原则、以及成本核算、营销战略和公司计划之间的相互关系。

B. 泛亚铁路网和陆港的发展

12. 秘书处一直利用亚洲公路网和泛亚铁路网作为两个主要构件，推动本区域发展国际一体化多式联运和物流系统。这一系统的另一个重要元素是发展和运营陆港网络，陆港网络可成为多式联运连接点，并使货物在不同的运输模式之间高效转运，从而扩大泛亚铁路网的覆盖范围，增强其与亚洲公路网的互补性。

13. 亚洲区域内贸易的继续发展是一个不可否认的现实。同时，有直接出海口的国家正在发展其港口基础设施，以便与世界开展贸易，这意味着将这些港口与内陆目的地连接起来十分必要。随着越来越多的运输量要横跨国内和国际的距离，因此，这就更需要联合开发和运营一个高效的货运走廊网络。然而，只有这些走廊与具有战略性地点重要性的多式联运设施连接，并以一种协调的方式运作多式联运和物流服务时，这些走廊才能发挥作用。

14. 认识到需要采取协调的做法来发展走廊，并将《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》的成功向前推进，以促进运输领域的区域合作，运输委员会第三届会议(2012年10月)最后敲定了《政府间陆港协定》草案，这一草案后来由经社会第69/7号决议予以通过。《协定》于2013年11月7日在亚洲交通运输部长论坛第二届会议(2013年11月)期间开放供签署，在这一期间，14个成员国签署了《协定》，² 其中一个国家(泰国)交存了批准文书。随后，另有两个国家成为协定的缔约方，即大韩民国通过批准的方式(2014年4月)，越南通过核准的方式(2014年10月)成为缔约方，另有三个国家成为签署方 - 孟加拉国(2014年9月)、斯里兰卡(2014年5月)和土耳其(2014年12月)。

15. 亚太区域国家已经为发展铁路和公路基础设施投入了巨大的投资。尽管这些努力是为了满足本国运输需求，但更加重视将这些不同的国家网络整合起来，使其成为一个能够为日益增长的具有国际性质的贸易服务的一个高效的区域运输系统，会产生巨大的红利。

16. 亚太区域具有牢固的快速经济增长潜力，有巨大的潜在人力资源可资利用，其人口属世界最年轻的人口之列，因此亚太区域现在需要使自己配备一个全面的多式联运系统，这一系统应能够到达本大陆的所有的角落，并满足日益增长的高速、可靠和安全联接的需求。

17. 国际贸易和旅游业的发展提出了一些新的要求，现有的运输模式并非总是能够独立地满足这些要求，尤其是在货物运输方面。要在目前的互相连接程度有限的基础设施框架之内，努力满足这些新的需求，就会导致运输模式的不平衡使用、拥堵和环境退化，如果不采取协同的补救行动，这一切注定会更加恶化。

18. 为亚洲国家比例日益增长的国际贸易提供运输服务，并发展若干陆运或海陆联运走廊，将欧洲与亚洲连接起来，正成为本区域一个日益重要的重点工作。挖掘各种陆运模式——更具体来说，在亚洲公路网和泛亚铁路网之间——之间的潜在协同增效效应，可提供一个高效的多式联运网络，优化利用单个国家现有的和新的能力。在这一进程中，应在国家层面和区域层面考虑采取一些行动。这些行动是：

- (a) 确定最适合于实现互联互通和为区域内和区域间贸易服务的国际多式联运走廊；
- (b) 建设阻碍已确定的走廊投入运营的缺失连接线(如有的话)；
- (c) 统一运输标准和规范，包括在多式联运设施发展领域；
- (d) 通过评估相关项目的经济可行性，确定一些重点项目，以便与一些新的金融机构，如亚洲基础设施投资银行等，进行接洽；
- (e) 落实国际铁路运输便利化区域框架。

² 亚美尼亚、柬埔寨、中国、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、老挝人民民主共和国、蒙古、缅甸、尼泊尔、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、泰国和越南。

19. 利用国际多式联运走廊，可大幅提高铁路等资源使用效率更高的运输模式所占的比重，可利用这一模式的能力：传送的货物种类超过管道运输，运量超过航空和公路运输，还具有运营外部成本较低的固有特性。向多式联运转变事实上也能降低现有公路扩容的必要性，可使公路运营商能从规模经济中受益，因为他们可以提高车队的使用率。在此方面，提高铁路的使用率也有助于降低货运成本，提高整个供应链和配送链的效率，并减少货运的碳足迹。

20. 亚洲公路网和泛亚铁路网要转变为一个与其腹地高效联接的充分运营的网络，就需要对基础设施和运输服务进行平行规划。这就需要量化流量和阻碍运输的障碍，在基础设施和体制这两个领域都要这样。需要对运量和流量进行交通评估，还需要对模式业绩进行对比，以便将精力集中在铁路和公路模式最具关联性和最具比较优势的领域和最需要解决运营障碍的领域。这样进行量化，将大大有助于确定总体需求和运营方面的制约因素。

C. 泛亚铁路网投入运营

21. 自从 2013 年 11 月在曼谷举行工作组第三次会议以来，本区域各政府和铁路组织加倍努力提升铁路在其国家整体交通运输组合和国际贸易运输方面的作用。在中国，多式联运服务继续在中国铁路总公司的总体运输任务中站稳脚跟，在国内和国际运输都是如此，前往中亚国家和蒙古的长途跨境运输量也有所增加。中国铁路总公司也乘着其经营通往欧洲的国际多式联运铁路服务不断取得成功的东风，向前推进。自 2011 年 9 月起，德铁旗下专门从事与铁路货运有关的汽车公司申克铁路运输和汽车公司已经从德国莱比锡和瓦科斯多夫向位于中国辽宁省的沈阳工厂运送了大约 200 个集装箱车皮的汽车零部件，用于宝马汽车的组装。³ 中国铁路总公司与欧洲的一些物流公司合作，启动了一些点对点的集装箱班列服务。在 2014 年，与德国铁路公司下属的运输和物流公司申克合作，启动了汉堡(德国)与郑州(中国)以及义乌(中国)与马德里的服务。也是在 2014 年，与 DHL 公司合作，启动苏州(中国)与华沙之间的服务。更近的 2015 年 7 月，昆明(中国)与鹿特丹港(荷兰)之间的第一列集装箱班列开始运营。这些服务或者取道满州里/后贝加尔斯克中苏边境口岸，或者取道阿拉山口/多斯特克中哈边界口岸，然后经过俄罗斯联邦、白俄罗斯、波兰和德国的铁路继续行程。

22. 本区域的其他地区也正在运营或启动类似的服务。自从 2009 年以来，伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦和土耳其的铁路公司一直在运营从伊斯兰堡途经德黑兰至伊斯坦布尔的双向服务。2014 年德铁申克公司和土耳其国家铁路公司启动了科隆与伊斯坦布尔附近的吉尔克斯柯伊货运集散站的每周一趟的半挂车服务。这一服务途经奥地利、匈牙利、罗马尼亚和保加利亚，因土耳其边界精简了海关程序而受益。

23. 上述的例子表明，铁路之间以及铁路与海关等其他实体之间开展合作，能使国际多式联运业务成功地成为能够提供所需的铁路货运服务的自立的商

³ 资料来源：www.dbschenker.com。

业实体。集装箱运输、综合运输(例如,通过一个国家的过境线路的长途运输卡车),以及高速客运是铁路正在证明自己能够成为高效运输提供手段的一些领域。

24. 上述的例子还展示了与私营部门合作的好处。2003年12月,当时的中国铁道部确认了设立一个专门机构来管理中国的多式联运服务的发展和运营的重要性,并为此目的,设立了一个全资子公司:中铁集装箱运输有限责任公司。最近,该公司重组为一个合资公司:中铁联集,私营部门加入其股份,这些持股的私营部门包括中国香港新创建服务管理有限公司(集装箱服务提供商)、中集集团(集装箱制造商)、民福国际有限公司(中国香港的投资商)以及德国铁路运输物流有限公司(德铁集团的分公司)。随着私营部门的入股,集装箱物流业务的重组给铁道部和铁道部现在的继任者中国铁路总公司⁴提供了管理其运营并赢利以及满足集装箱客户需求所需的商业和物流专门知识。

25. 这种做法不逊色于北美多式铁路运输系统,北美系统的成功是因为它们根据客户的需求和支付意愿来定制铁路多式联运服务,并与其他物流服务提供商合作,使铁路能够将精力集中在其核心优势能力,并将端对端的多式供应链的其他业务留给第三方物流提供商。

D. 为模式转移创造条件

1. 港口/铁路连接点

26. 最近出版的一份行业杂志写道:“鉴于特别是近年来中国在总体贸易方面,尤其是在集装箱吞吐量方面,取得了有迹可考的迅猛增长,中国在总体上缺乏码头内的铁路能力,尤其令人关切”。⁵可以说,所有在运营港口海运的国家,情况都一样。例如,在俄罗斯联邦,其远东港口集装箱装卸轨道的长度有限,因此就需要在港口外面的编组站对列车进行拆解和重组。事实上,鉴于本区域国家对港口非常依赖,以及铁路具有一次性将港口陆地一侧许多集装箱装卸区的清运能力,而至今只作出有限的努力来增加港口与铁路基础设施之间的协同增效效应,令人惊讶。

27. 本区域很少有(甚至没有)港口的布局是有利于集装箱列车的高效运营的。通常情况下,铁路装卸轨道长度不足,难以容纳全长列车行驶,而且远离泊位一侧的集装箱堆层,无法利用港口起重机或正面吊运起重机等港口装卸设备来完成单箱式装卸作业。因此,大多数港口远不会鼓励从公路到铁路的模式转变,实际上反而强化了主要使用公路来运输进出的集装箱的模式。

⁴ 在2013年3月铁道部被解散并将其监管职能移交交通运输部之后,中国铁路总公司承接了铁道部的运营职能。

⁵ Greg Knowler 著,“世界银行说,中国铁路货运网络势必发生改变”,2015年3月25日。见: www.joc.com/rail-intermodal/china%E2%80%99s-rail-freight-network-poised-change-world-bank-says_20150325.html。

2. 内陆货运集散站

28. 上文展示了发展多式联运设施的理由。然而，在此必须重申，在港口提供足够的码头内的铁路基础设施的同时，必须有陆港等内陆货运集散站相配套。

29. 如果要充分利用铁路能够以最低的运营成本通过一次列车作业将大量的集装箱运到港口或内陆货运集散站的显著优点，那么在设计货运集散站时，就要考虑到列车的长度和载荷，并使始发地与目的地之间途经的任何走廊的运营成本最优化。

30. 在中国，采用的方法是发展 18 个内陆多式联运枢纽的网络，这一网络建立在以港口枢纽和枢纽与枢纽的基础之上，运营着固定编组的集装箱列车，每列火车由 40 个双层的车皮组成，可装载多达 160 个 20 英尺的标准箱。俄罗斯采取了类似的做法，其途中基础设施，尤其是跨西伯利亚干线沿线的途中基础设施，可行走载有 38 个单层车皮的标准长度的集装箱列车，每个车皮长 24 米，可装载两个 40 英尺的集装箱。

31. 货运集散站必须设在离干线尽可能近的地方，以免进出设施时浪费时间，而且尽可能不靠近其他堆场，从而使其操作不受其他转轨作业的阻碍。同时，为了确保公路/铁路连接点的效率，应确保公路车辆能够便捷进出。例如，在孟加拉国，达卡的集装箱货运集散站邻近达卡市严重拥堵地区的戈莫拉布尔（Kamalapur）火车站，这就使其公路进出通道更加不畅通。同时，进出这一设施的集装箱运输常常与出入纳拉扬甘杰（Narayanganj）市的通勤服务相冲突。孟加拉国有关当局目前正计划在德拉斯兰巴扎尔（Dhirasram Bazar）建设一个新的设施，这一地点在达卡北面，通过公路和铁路大概有 28 公里的距离。

3. 建设能力

32. 铁路运输成本基数高昂，这意味着，铁路需要运载大量的货物，其运营才具有效率和经济性。为此目的，铁路势必要创造足够的能力。这就要求要有良好的长期规划、坚定的管理和足够的资金来源。

33. 这一领域的一大困难是铁路车辆的年龄。在本区域许多铁路，对运营资产和车间设施的投资不足，造成可运营的机车和集装箱车皮数量不足。这一问题大大降低了从巴生港（马来西亚）至曼谷之间的马来西亚和泰国铁路集装箱陆桥运输的效率，尽管在其运营最初五年期间这一企业取得了早期商业成功。这也是造成孟加拉国铁路公司在吉大港与达卡之间行走的集装箱数量较低的一个原因。

34. 在泰国，缺乏机车和车皮常常被作为一个重大障碍，阻碍使用铁路来开展林查班港至叻甲挽的集装箱中转站之间的集装箱运输。最近关于供应新的轴重为 20 吨的铁路车皮的投标，再加上从中国采购 20 辆具有 3 650 匹马力、20 吨轴重和交流电传动的新机车的合同，将会使铁路货车的长度从 30 个车皮增加至 40 个车皮，从而使泰国国家铁路公司有能力增加其集装箱业务。

35. 与能力有关的投资战略因国家不同而不同。然后，这些战略都表明各国承诺计划对基础设施、机车动力和铁路车辆进行投资，其中每个元素的优先程度各有不同，取决于其近期需求和现有的资源。

36. 在中国，在上述 18 个专用铁路集装箱货运集散站中，那些已经建成的货运集散站正逐渐地通过已改造为适合运营双层集装箱列车的铁路线而连接起来。几年前，俄罗斯铁路公司和印度铁路公司也开始试验这一概念。然而，双层概念的应用也有局限性，尤其是因本区域许多干线的结构和荷载限度而受到限制。中国铁路总公司承诺克服其现有线路上的这些制约因素，但是要改造网络，所需投资的规模将超出本区域大多数国家的融资能力。

37. 尽管在中国，线路通行能力的增加似乎是通过进一步升级线路，采用高速服务释放剩余能力而取得，印度铁路公司采取了一种不同的做法，通过建造新的专用货运线来运输双层集装箱列车。

E. 向秘书处提供关于泛亚铁路网发展的最新消息

38. 对各成员国陆路基础设施的了解充其量往往是零碎的。这种状况妨碍了在次区域和区域层面对基础设施状况的清楚了解。这也使旨在努力满足因新的贸易模式而产生的需求和确定各走廊和各模式的重点投资项目的战略的制订复杂化。

39. 在此方面，升级改造泛亚铁路网的线路配置、技术特征和通行量，必不可少。随着一些大型倡议，如在中国的丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路，以及大韩民国的“欧亚倡议”，在不断推进，国际运输的需求势必进一步扩大，在这样的情况下，定期进行更新改造，将保证不失国际视野。这些倡议对一些现有的倡议，如东盟互联互通总体计划等，起到补充作用，并不排斥未来可能制定的其他倡议。

40. 秘书处与各成员国的政府首都、常驻代表(驻曼谷使馆)及其铁路组织就发展泛亚铁路网相关议题，保持经常性联系。谨此邀请各成员国提供有关在其领土发展铁路基础设施的相关举措、关于人员配备和通行量方面的管理指标、以及泛亚铁路沿线的新设国际铁路服务，尤其是国际集装箱编组列车服务等事项的最新信息。可将此种信息(作为最佳做法的范例)在各次会议上进行传播，或将之用作对法律文件的投入。数据的收集应当不会要求各成员国额外做出任何努力，因为多数情况下，有关资料都在编制之中或已在一些年度铁路统计文件中发表。

四. 供审议的议题

41. 请工作组审查本文件，并审议相关政策和做法，以便：(a)大力推动对泛亚铁路网，包括多式联运连接点，进行投资；(b)为使铁路组织转变为更加由商业驱动的实体，创造条件；(c)为发展基于铁路的国际多式货物联运走廊，创造条件；(d)为定期向秘书处提供关于重点铁路基础设施发展项目的最新消息，制订一个流程。

附件

各立法会议与泛亚铁路网有关的报告节选

| 立法会议 | 决定和建议 |
|--|---|
| 经社会第七十届会议，曼谷，2014年5月23日(第一阶段)，2014年8月4日至8日(第二阶段) | <ul style="list-style-type: none"> ● 经社会注意到，秘书处在交通运输领域、尤其是亚洲公路网和泛亚铁路网方案的框架下所开展的工作对促进区域互联互通做出了重要贡献，并商定了与秘书处继续开展合作、促进发展区域交通运输基础设施以及落实区域间运输和过境运输的工作内容。^a ● 经社会欢迎《陆港问题政府间协定》的签署，这将对亚洲公路网和泛亚铁路网构成有益的补充，有助于促进经济繁荣，促进交通运输未来的环境可持续性。经社会认为，《亚洲公路网政府间协定》、《泛亚铁路网政府间协定》以及《陆港问题政府间协定》为区域互联互通合作奠定了基础，而且总体来说，相关交通运输活动为本区域基础设施发展中发挥了先锋作用。^b |
| 交通运输委员会第四届会议，曼谷，2014年10月15日至17日 | <ul style="list-style-type: none"> ● 委员会满意地注意到秘书处在执行《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段（2012-2016年）》方面所开展的工作。^c ● 委员会重申支持发展亚洲公路、泛亚铁路和陆港，并认识到它们在支助开发多式联运和物流系统方面的作用。在此方面，委员会注意到成员国在交通运输基础设施、包括亚洲公路和泛亚铁路的开发和升级改造方面取得的进展。^d |
| 经社会第七十一届会议，曼谷，2015年5月25日至29日 | <ul style="list-style-type: none"> ● 经社会指出，公私营伙伴关系作为引导更多的资源投向基础设施发展的一种途径具有潜力巨大，并指出设立新的融资举措，例如亚洲基础设施投资银行和丝路基金，也有助于加强区域互联互通。经社会还确认现有的双边和多边金融机构，例如亚洲开发银行，继续发挥的作用。^e ● 经社会进一步认识到，互联互通是一个多种利益攸关方问题，需要加强区域合作并与次区域团体开展的援助项目发展协同增效关系，这些团体包括：东南亚国家联盟（东盟）、孟加拉国-中国-印度-缅甸区域合作论坛、孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议、大湄公河次区域、南亚区域合作联盟和南亚次区域经济合作组织。^f |

备注：

^a E/ESCAP/70/35，第255段。

^b E/ESCAP/70/35，第256段。

^c E/ESCAP/CTR(4)/7，第9段。

^d E/ESCAP/CTR(4)/7，第10段。

^e E/ESCAP/71/43，第68段。

^f E/ESCAP/71/43，第69段。