联 合 国

经济及社会理事会

GENERAL

E/ESCAP/STIFT/1
28 October 2004
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

亚洲及太平洋经济社会委员会

运输基础设施和便利化及
旅游事业小组委员会

第一届会议
2004 年 11 月 24-26 日
曼 谷

运输、旅游和基础设施发展方面的主要问题：运输基础设施

（临时议程项目 4(a)）

秘书处的说明

内容提要

秘书处在《亚洲及太平洋发展基础设施新德里行动计划》区域行动计划（2002-2006 年）第二阶段以及《阿拉木图行动纲领》的总框架内执行其运输基础设施工作方案。

本文件审议秘书处就亚洲公路和泛亚铁路以及多式联运所开展的运输基础设施相关活动。

亚洲公路的主要活动包括《亚洲公路网政府间协定》以及有关确定投资需要和发展的优先事项，相关的多式联运连接以及货运装卸区的的项目。本文件简要介绍了为发展泛亚铁路正采取的步骤以及相关的政府间协定。

有关多式联运问题，本文件报告了有关联合国发展帐户欧亚运输联系项目的执行情况、泛亚铁路北部走廊集装箱编组列车示范运行以及东北亚国际运输一体化及物流网络项目。

请小组委员会审议：(a) 鼓励签署和/或批准《亚洲公路网政府间协定》；(b) 支持召开政府间会议，以便正式谈判泛亚铁路网政府间协定。还请小组委员会就秘书处在运输基础设施领域正在进行的工作（第四章“供审议的问题”中的内容）提供指导。

目 录

页 次

导 言 1

一、亚洲公路发展 1

二、泛亚铁路的发展 6

三、欧亚运输联系 7

A. 集装箱编组列车示范运行 7

B. 区域间运输衔接项目 9

C. 东北亚国际运输和物流一体化网络 10

四、供审议的问题 11

附件.截至 2004 年 10 月 1 日亚洲公路网政府间协定的签署情况 14

图表

图 1. 亚洲公路线路图 2

图 2.泛亚铁路图草案 5

图 3.拟议的东北亚一体化运输网 13

方框表

方框 1. 阿拉木图行动纲领 3

方框 2. 亚太经社会—铁合组织以亚洲和高加索地区内陆国为重点的欧亚铁路线投入运行联合项目 8

方框 3. 为发展区域间陆运和海陆联运联系而进行能力建 10

导　言

1. 秘书处正在2001年11月在汉城举行的基础设施问题部长级会议所通过的《亚洲及太平洋发展基础设施新德里行动计划》区域行动方案（2002-2006 年）第二阶段的总框架内执行其运输基础设施工作方案。指导秘书处的还有2003年8月28-29日在阿拉木图举行的内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构关于过境运输合作问题国际部长级会议上通过的《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内处理内陆发展中国家的特殊需要》。这些行动纲领的执行战略获得了2004年4月在中国上海举行的经社会第60届会议的核准。

2. 本文件审评各成员国及秘书处在推动和发展亚洲公路及泛亚铁路方面所做的工作，并重点介绍为推动建立跨亚洲以及连接世界其它区域的国际多式联运一体化运输网络所开展的初步活动和项目。为进一步落实工作方案以解决各成员国的运输要求秘书处谨向各成员国寻求指导。

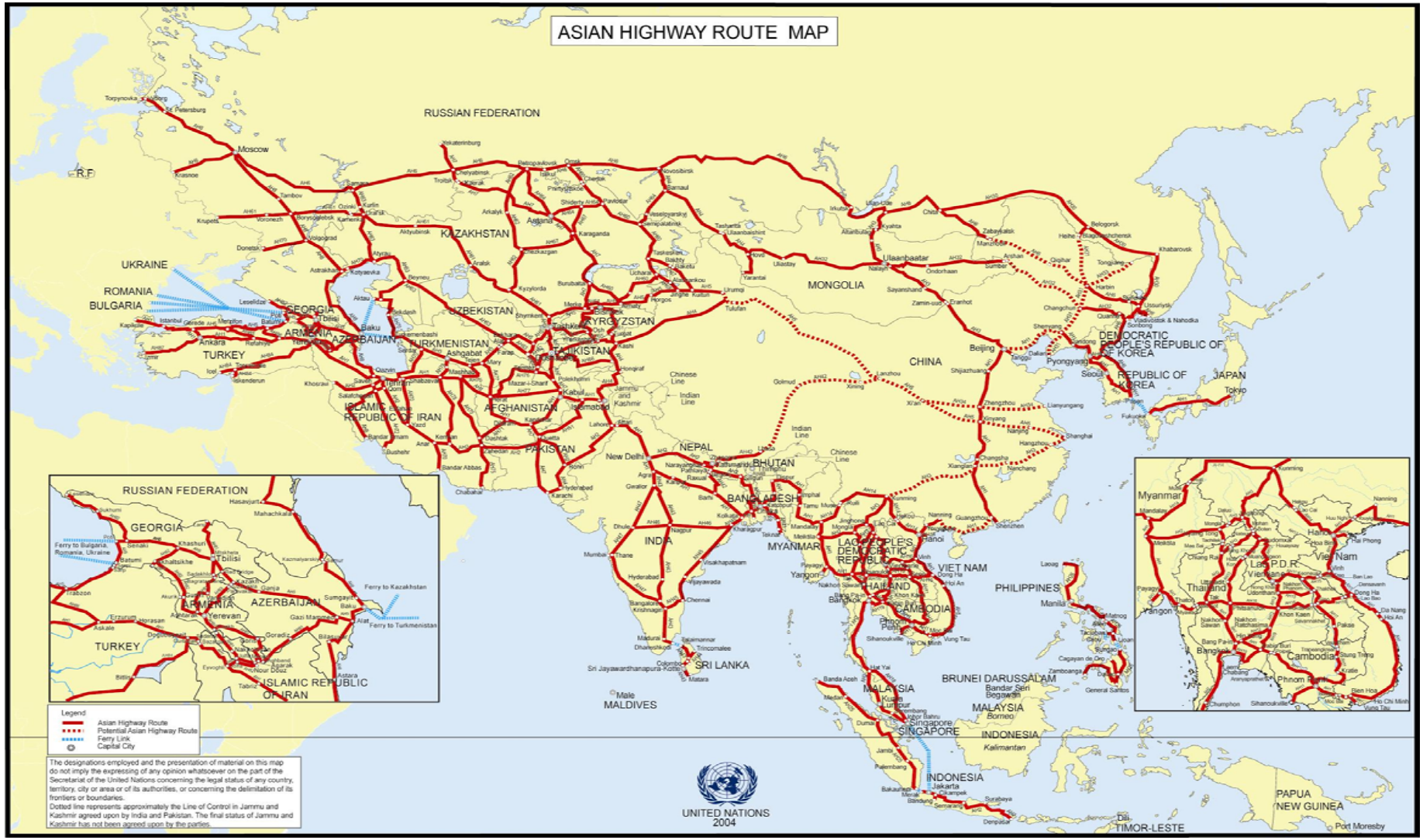
一、亚洲公路发展

3. 亚洲公路网现在有超过14万公里的公路，经过32个成员国（见图1）。最新加入亚洲公路网的成员是日本，将东京至福冈的部分列入亚洲公路AH1线部分。

4. 按照1998年经社会第54届会议通过的落实亚洲陆运基础设施发展项目的改进战略制订的《亚洲公路网政府间协定》获得了2003年11月举行的制订亚洲公路网政府间协定政府间会议的通过，并在2004年4月经社会第60届会议部长会议级段期间开放供签署。在场的26个成员国签署了该协定，其中3个是最后正式签署，即中国、日本和乌兹别克斯坦。此后，马来西亚于2004年9月24日在纽约签署了该协定；缅甸和斯里兰卡已批准该协定；越南已批准签署该协定。附件1载有协定签署的情况，并有签署日期。预计该协定将于2005年初生效，即在至少8个国家同意遵守该协定之后的90天后生效。

5. 国际媒体广泛报道了协定签署情况，并认为其成功为推动区域一体化和合作提供了更广泛的机会。

图 1. 亚洲公路线路图


ASIAN HIGHWAY ROUTE MAP
RUSSIAN FEDERATION
KAZAKHSTAN
UKRAINE
ROMANIA
BULGARIA
TURKEY
GEORGIA
ARMENIA
AZERBAIJAN
UZBEKISTAN
TURKMENISTAN
KYRGYZSTAN
TAJIKISTAN
MONGOLIA
CHINA
DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA
REPUBLIC OF KOREA
JAPAN
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
AFGHANISTAN
PAKISTAN
NEPAL
BHUTAN
BANGLADESH
INDIA
MYANMAR
LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC
VIET NAM
THAILAND
CAMBODIA
PHILIPPINES
SRI LANKA
MALDIVES
MALAYSIA
SINGAPORE
BRUNEI DARUSSALAM
INDONESIA
TIMOR-LESTE
PAPUA NEW GUINEA
Legend
Asian Highway Route
Potential Asian Highway Route
Ferry Link
Capital City
The designations employed and the presentation of material on this map do not imply the expressing of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.
Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan. The final status of Jammu and Kashmir has not been agreed upon by the parties.
UNITED NATIONS
2004

6. 根据协定的条款，亚洲公路网工作组将两年举行一次会议，审议协定的执行情况以及任何修订建议。工作组将成为经社会各成员谈判亚洲公路线路的修订以及讨论制订政策以及有关公路基础设施问题的进展的论坛。预计工作组第一次会议将于 2005 年年中举行。

7. 该协定将在纽约联合国总部开放供签署，至 2005 年 12 月 31 日截止。

8. 经社会第六十届会议通过了 2004 年 4 月 28 日第 60/4 号决议“亚洲公路网政府间协定”，决议请 (a) 经社会所有有关成员加入该协定; (b) 国际和区域金融机构以及多边和双边捐助者为亚洲公路网的发展提供金融和技术支助; (c) 各次区域组织协助推动该协定并对发展亚洲公路网给予优先考虑。

9. 网络根据国际运输的要求进行升级和改善是《亚洲公路网政府间协定》的重要考虑因素。目前，亚洲公路网的 14 万公里中的 17%低于最低标准。此外，若干线路的基础设施需要修复。然而，许多国家需要多边和双边捐助者以及国际金融机构提供援助，这一点是解决内陆和过境发展中国家的特殊需要的《阿拉木图行动纲领》（2003 年）所突出强调的（见方框 1）。

方框 1. 阿拉木图行动纲领

2003 年 8 月 28-29 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捐助国及国际金融和发展机构国际运输合作问题国际部长级会议是联合国专题讨论内陆发展中国家的特殊需要和问题的首次高级别会议，旨在通过在内陆和过境发展中国家建立高效率过境运输系统使它们有效地融入世界经济中。部长级会议通过的《阿拉木图行动纲领》要在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架内解决内陆发展中国家在 5 个优先领域的特殊需要。

在基础设施发展和养护领域，《阿拉木图行动纲领》突出强调了内陆国和过境国有必要在捐助者、国际金融机构和发展援助机构提供的财政援助和投资资助下，从公共投资中分拨更大的比例，用于基础设施的发展。《阿拉木图行动纲领》还指出，应特别重视建设区域和次区域运输网络中的“空缺路段”。

秘书长的关于《阿拉木图行动纲领》执行情况报告（A/59208），其中包括最不发达国家、发展中内陆国以及发展中小岛国高级代表办事处与联合国系统各组织及其它有关国际组织密切配合制订的路线图，列出了路线图中指出的需立即采取行动的地方，其中包括查明非洲、亚洲和拉丁美洲的主要空缺路段以及争取资金建设这些空缺路段。报告

指出，《亚洲公路网政府间协定》被公认为是阿拉木图会议之后取得的重大成就。报告指出，协定将提供进入和穿越本区域各内陆国家的明确界定的公路网，此事意义重大。此外，协定将确保以区域协调的形式开展今后的网络建设。亚洲公路的积极影响可与1975年后欧洲出现的区域经济合作和贸易的高涨相媲美，当时欧洲经济委员会策划了类似的安排。

10. 秘书处目前正与各成员国和各次区域组织合作落实题为“查明亚洲公路网以及相关多式联运联系和货运装卸区的投资需要和发展优先事项”的项目。在本项目内计划为南盟（阿富汗和伊朗伊斯兰共和国参加）；北亚、中亚和西南亚；以及东南亚安排三个次区域专家组会议。其中的第一个次区域会议于9月21-23日在伊斯兰堡举行。参加会议的有阿富汗、孟加拉国、不丹、印度、伊朗伊斯兰共和国、尼泊尔、巴基斯坦和斯里兰卡的代表，以及亚洲开发银行、世界银行、伊斯兰开发银行、日本国际协力厅、日本国际合作银行以及经济合作组织（经合组织）的代表。会议审查了亚洲公路网的现状，查明了网络基础设施发展的投资要求，其中包括多式联运的连接，并确定各次区域重要项目的优先次序。随后安排的会议将采取类似的做法。

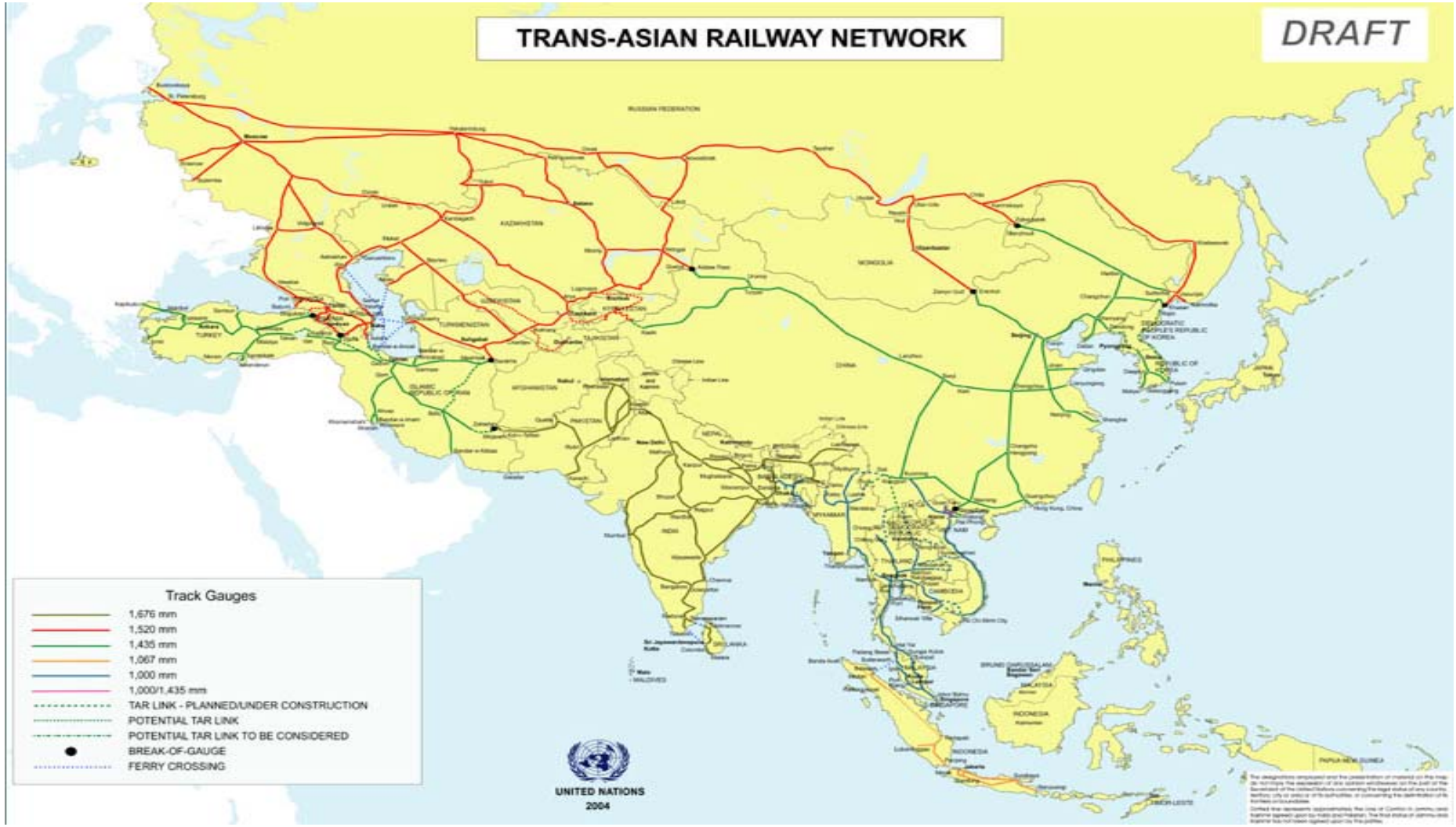
11. 秘书处现在将通过包括互联网在内的媒体以及通过推动各成员国与潜在捐助者之间进行讨论来促进已确定的优先项目的投资。秘书处还将继续协助本区域各国政府探索其它的筹资来源和形式，如通过宣传和培训活动开展建造-经营-转让（BOT）并建立公私伙伴关系等。

12. 为进一步确保本区域公路网络的可持续发展和养护，秘书处为各成员国提供了技术援助，如越南（2003年12月）以及缅甸（2004年7月）。这些活动为传播公路基础设施发展和养护方面的“最佳做法”提供机会，并突出强调政策改革所带来的益处，如印度、老挝人民民主共和国和尼泊尔所实行的设立公路养护基金。然而，很明显，更广泛的进行经验交流可以促进道路养护的完善，这将大大有利于本区域的各成员国。

13. 秘书处继续努力更新亚洲公路数据库、亚洲公路线路图和亚洲公路网页。最近秘书处开始建立区域地理信息系统测绘数据库，其中包括亚洲公路和其它资料。

14. 为进一步促进亚洲公路网的发展，除了2000年11月与国际公路联合会签署谅解备忘录之外，秘书处还在2004年9月1日与日本基础设施发展研究所签署了谅解备忘录。谅解备忘录列出了合作的活动，如两组织之间共同开展研究，交流受训人员、研究人员和专家以及数据和信息

图 2。泛亚铁路图草案


TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK
DRAFT
Track Gauges
1,676 mm
1,520 mm
1,435 mm
1,067 mm
1,000 mm
1,000/1,435 mm
TAR LINK - PLANNED/UNDER CONSTRUCTION
POTENTIAL TAR LINK
POTENTIAL TAR LINK TO BE CONSIDERED
BREAK-OF-GAUGE
FERRY CROSSING
UNITED NATIONS
2004

二、泛亚铁路的发展

15. 按照 2001 年 11 月 12-17 日在汉城举行的基础设施部长级会议所提出的建议，加上各成员国提供的意见，秘书处已修订并更新了泛亚铁路网。该网络现在包含 25 个成员国具有国际重要性的 8 万公里铁路线（见图 2）。

16. 按照经完善的亚洲陆运基础设施发展项目执行战略，经社会第六十届会议核准制订泛亚铁路网政府间协定。秘书处为实现这一目标已着手开展活动，作为确定本区域国际多式联运一体化网络的又一项重要步骤。

17. 欧洲经委会区域通过《欧洲国际铁路干线协定》（1985 年）以及《欧洲重要国际联运线路及相关设施协定》（1991 年）为协调规划和发展也确定了类似的文书。此外，还利用《欧洲重要国际联运线路及相关设施协定》作为基础，铁路合作组织制订了《欧亚联运服务的组织和运营工作协定》（1997 年）。最近西亚经社会成员通过了《阿拉伯马什莱克国际铁路协定》（2003 年）。

18. 根据经验以及高效率多式联运需求的增加，秘书处拟订了泛亚铁路网政府间协定的初稿（TTD/IATRN/1），查明了包括铁路联接的集装箱装卸区在内的现有的和计划中的国际铁路线。

19. 泛亚铁路网政府间协定一旦成为现实，将对亚洲的国际铁路线的协调建设和升级发挥促进的作用，并将协助各成员国通过创造多式联运的机会更好地利用其铁路基础设施。

20. 2004 年 11 月 22-23 日将在曼谷举行的区域会议将在专家一级审议和精心拟订初稿。此外，为确保该协定与各次区域的举措相一致并加强各成员国的自主性，秘书处还计划为东北亚和中亚以及南亚各次区域举行专家组会议。秘书处将视本小组委员会的建议并在经社会第六十一届会议的核准下，对该协定作进一步的完善，以便在 2005 年 11 月在曼谷举行的政府间会议上进行最后的谈判。

21. 如果在拟议的政府间会议期间完成草拟的进程，那么该协定就可以提交经社会第六十二届会议通过，并将协定的签署仪式列入在 2006 年举行的基础设施问题部长级会议的议程。

三、欧亚运输联系

22. 在《亚洲及太平洋发展基础设施新德里行动计划》区域行动方案（2002-2006年）第二阶段框架内，方案领域 1.3“一体化运输网络及多式联运衔接”以及亚洲陆运运输基础设施发展项目的直接目标是在国家、次区域和区域各级推动多式联运体系的发展，以提高效率和降低运输成本。

23. 秘书处已通过以下三个重大项目努力实现这一目标，即：“泛亚铁路北部走廊集装箱运输示范项目”；“发展区域间陆运和陆海运联系的能力建设”，其重点在于发展欧亚的运输联系以及与西亚经社会区域的联系；以及“东北亚一体化国际运输和物流体系”项目。

A．集装箱编组列车示范运行

24. 秘书处根据汉城基础设施部长级会议以及 1996 年 4 月 24 日经社会第 52/9 号决议“泛亚和欧亚大陆桥”的授权，在泛亚铁路北部走廊沿线的各主要路段举办了集装箱编组列车示范运行。

25. 亚太经社会-铁路合作组织联合项目的实施是在 2001 年 11 月的《谅解备忘录》指导下进行的，7 个参加国以及秘书处和铁路合作组织和国际铁路联盟已签署了该项备忘录。

26. 2003 年 10 月，朝鲜民主主义人民共和国铁道部对该项目的活动表示有兴趣，并表示原则上同意有关项目执行的谅解备忘录。此外，2004 年 6 月，朝鲜民主主义人民共和国政府表示，待审议朝鲜半岛的泛亚铁路联系之后，愿意签署该备忘录，以便将东海岸干线（Donghae 线）纳入其中，反映了重新连接朝鲜半岛铁路的谈判情况。

27. 为此，秘书处已着手与大韩民国的有关当局进行讨论，并注意到两国在通过预计今年完成的庆州（Gyeongeui）线重新连接铁路建设方面已取得的进展。

28. 根据《谅解备忘录》，指导委员会经授权开展协调示范运行的规划和落实的工作。俄罗斯联邦政府于 2002 年 6 月在符拉迪沃斯托克主办了指导委员会第一届会议，蒙古政府于 2003 年 10 月在乌兰巴托主办了第二届会议。根据第二届会议提出的建议，将在以下各地举办四次示范运行: (1) 2003 年 11 月由中国天津至蒙古乌兰巴托; (2) 2004 年 4 月由中国连云港至哈萨克斯坦阿拉木图；(3) 2004 年 6 月由白俄罗斯布列斯特至蒙古乌兰巴托；以及(4) 2004 年 7 月由俄罗斯联邦东方港至波兰 Malacewicze。

29. 由于示范运行以及有关从天津经蒙古至欧洲相连接运行的讨论，货代商表示愿意更多的利用铁路，并提出每周增加 300 个标准箱的货运量。在这方面，将安排有关铁路和其它有关各方进行谈判，由蒙古主办。

30. 在落实示范项目的同时，参与国正在落实各项政策，以改善服务。例如，哈萨克斯坦和蒙古正制订各项政策，以吸引过境运输通过其领土，这有助于缩短过境的距离并降低成本。与此同时，俄罗斯联邦已将俄罗斯的铁路公司化，建立了俄罗斯铁路联合股份公司，其四个公司目标之一就是要使公司成为欧亚运输体系的组成部分。

31. 中国政府已慷慨地提出主办指导委员会第三届会议，会上将审评示范运行的结果以及今后项目的执行工作。

32. 示范运行取得成功的另一个令人鼓舞的成果就是私营部门将更多地参与提供运输服务。最重要的是，有些货代商表示，如果有充分的运费优惠，就准备投资于集装箱全部车辆。

33. 作为目前举行的一系列集装箱编组列车示范运行的扩展，小组委员会不妨考虑在南北走廊进行类似的运行，经过中亚和高加索地区以及南亚和西南亚将泛亚铁路北部走廊和海连接起来。

34. 随着第十九届铁路合作组织局长会议（2004 年 4 月 19-23 日，哈萨克斯坦阿斯塔纳）全面核准各有关活动，泛亚铁路北部走廊集装箱编组列车示范运行的落实得到进一步的认可。由于许多参加该项目的铁路组织是铁路合作组织的成员，这一核准对于该项目的落实意义重大。在上述项目所取得的进展的基础上，秘书处目前正与铁路合作组织就欧亚铁路线的投入运营制订一个联合项目（见方框 2）。

方框 2. 亚太经社会——铁合组织以亚洲和高加索地区内陆国为重点的欧亚铁路线投入运行联合项目

根据亚太经社会——铁合组织谅解备忘录(1999 年)、1996 年 4 月 24 日亚太经社会第 52/9 号决议“泛亚和亚欧大陆桥”、以及“阿拉木图行动纲领”(2003 年)，于 2003 年首次提出该联合项目。2000 年 4 月，在中国上海举行的经社会第六十届会议核准了该项目，将其作为执行亚洲陆运项目 2004－2005 年修订后行动计划的一部分。它也得到了铁合组织第十九届铁路局长会议(2004 年 4 月，阿斯塔那)核准，作为铁合组织 2005

年及其后工作方案的一部分。

该项目的目的是协助改善亚欧铁路线的运营业绩，这些线路构成了铁合组织关于亚欧间联运的组织及运行方面的协定以及亚太经社会泛亚铁路网络的一部分。鉴于外贸运输日益集装箱化，该项目将主要侧重于集装箱运输，并按照“阿拉木图行动纲领”，侧重于满足内陆国和过境国提高其产品在世界市场上竞争力的需要。

该项目将提出考核那些对用户和托运人有直接利害关系的国际铁路线的运营业绩指标。这一工作将需要亚太经社会、铁合组织和托运人开展密切的建设性的合作。

B．区域间运输衔接项目

35. 2001 年，联合国大会批准了一个联合国发展帐目下的项目，题为“为发展区域间陆运和陆海联运衔接进行能力建设”。这一项目是由联合国五个区域委员会在 1999 年开罗第一次区域委员会运输司司长会议后共同建议的。开罗会议认识到，虽然在各区域委员会覆盖的各个地理区域，运输事业已取得了稳步发展，但建立区域间运输联系以支持国际贸易和旅游业发展，也需要予以进一步重视。

36. 该项目旨在协助非经委、欧经委、亚太经社会、西亚经社会和拉美经委会的成员国增强其国家能力，发展区域间陆运和海陆联运的衔接。亚太经社会积极参与了该项目的两个重要组成部分，它们涉及发展欧亚运输衔接(与欧经委合作)以及亚洲、西亚与欧洲区域间运输衔接(与西亚经社会和欧经委合作)。

37. 这一在建项目包括的活动涉及 1992 年 4 月 23 日经社会第 48/11 号决议“公路和铁路运输方式的手续简化措施”和 1996 年 4 月 24 日第 52/9 号决议“泛亚和亚欧大陆桥”。欧经委和亚太经社会还向第二届欧亚运输国际会议(2000 年 9 月 12－13 日，俄罗斯联邦圣彼得堡)提交了一份文件，题目是“联合国欧经委和联合国亚太经社会关于发展欧亚陆运衔接的联合项目的依据”。围绕这一文件展开的讨论使会议查明了四条欧亚运输的大通道。这份欧经委和亚太经社会的联合文件随后又与欧经委另外一份关于欧亚运输衔接的文件(TRANS/WP.5/2000/9)合并，成为“欧经委/亚太经社会对欧亚运输联系的共同战略展望”(TRANS/WP.5/2001/14)。该文件由欧经委运输趋势与经济学工作组(WP.5)第十四次会议(2001 年)和欧经委内陆运输委员会第六十四届会议(2002 年)通过。秘书处依照这一文件，并根据第三届欧亚运输国际会议(俄罗斯联邦圣彼得堡，2003 年 9 月 11－12 日)所建议的欧亚运输体系发展战略，为进一步执行该项目制订了战略。方框三展现的在 2004－2006 年期间分三个阶段实施的该战略于 2004 年 3 月提交由哈萨克

斯坦政府在阿拉木图承办的发展欧亚运输衔接专家组第一次会议，会上初步讨论了通道和项目执行的问题。

38. 项目的各参与政府已指定了各国的牵头单位，这些单位目前正在提出拟议的、尤其针对欧亚运输走廊的欧亚陆运衔接点；以及收集与这些联系相关的技术、业务和投资信息。作为建设多式联运一体化网络的长期战略的一部分，已请各国特别考虑亚太经社会的亚洲公路网和泛亚铁路网、欧经委的电子道路和电子铁路网、经合组织的道路和铁路网、欧洲高加索亚洲运输走廊、铁合组织的欧亚铁路通道、以及由独联体运输协调会议所查明的网络。2004 年 11 月 3－5 日，在由乌克兰政府承办在奥德萨举行的第二次专家组会议上将审评这些拟议的联系。

方框 3. 为发展区域间陆运和海陆联运联系而进行能力建设

1. 第一阶段：确定欧亚区域间运输联系*(2004 年)*:

1.1 查明路线;

1.2 综合记录路线;

1.3 汇总并分析数据;

1.4 介绍成果并确定投资项目的轻重缓急次序。

2. 第二阶段：欧亚运输联接线路上的运输便利化*(2005 年)*:

2.1 分析沿线过境时间及成本;

2.2 各国加大力度执行重大国际运输协定和公约;

2.3 为制订并实施运输发展和便利化国家行动计划开展能力建设。

3. 第三阶段：传播信息和机构联网*(2006 年)*:

3.1 建立一个数据库，内含负责欧亚运输发展的专家及机构的联系方法;

3.2 为该项目设立一个网站(见http://www.unece.org/trans/main/eatl/intro.html);

3.3 举办讲习班，各区委员会交流所吸取的经验教训。

C. 东北亚国际运输和物流一体化网络

39. 东北亚次区域经济迅速发展增加了对远洋集装箱运输的需求，从而也给内地海陆运结合部造成了很大压力。虽然东北亚大多数国家已大力投资于基础设施，但空缺路

段及能力不足的领域继续妨碍这些国家间货物的快捷流动及进入更大的市场；从而给运输过程增加了时间和成本。

40. 东北亚与其它次区域一样，在运输基础设施发展方面总体上趋向于采用一种单一运输方式的做法，从而限制了多式联运的机遇和物流，这反过来又阻碍了港口与更广大腹地联接的能力。尤其是，发展内陆集装箱中转站等物流设施来集散货物以及使公路与铁路之间进行高效转运，这也只是刚刚开始。

41. 东北亚各国政府已认识到：有必要有效规划一体化的运输体系，将铁路、公路和海运等不同运输方式结合在一起，这将便利贸易流动，从而也能促进远离海运码头的地区的经济增长。

42. 为协助各国处理这一问题，秘书处与开发署图们江秘书处共同编写了一份拟议东北亚一体化运输网(见图三)，其中有运输基础设施相互衔接的图示。该网络依据亚太经社会原先关于泛亚铁路和亚洲公路的研究，其中包括最近就东北亚优先公路网的研究和东北亚航运和港口综合系统的研究。关于该项目的详情请参阅文件E/ESCAP/STIFT/2。

四、供审议的问题

43. 小组委员会不妨鼓励那些已签署亚洲公路网政府间协定的成员国采取必要步骤，批准、接受或核准该协定；并鼓励那些尚未签署该协定的成员国早日签署。在这方面，各代表团不妨向小组委员会通报各自在签署该协定方面的进展情况以及它们各自与亚洲公路相关的重大基础设施发展动态。

44. 小组委员会不妨建议在2005年年底前后召开一次政府间会议来替代专家组第二次会议，就拟议的泛亚铁路网政府间协定正式开始谈判。

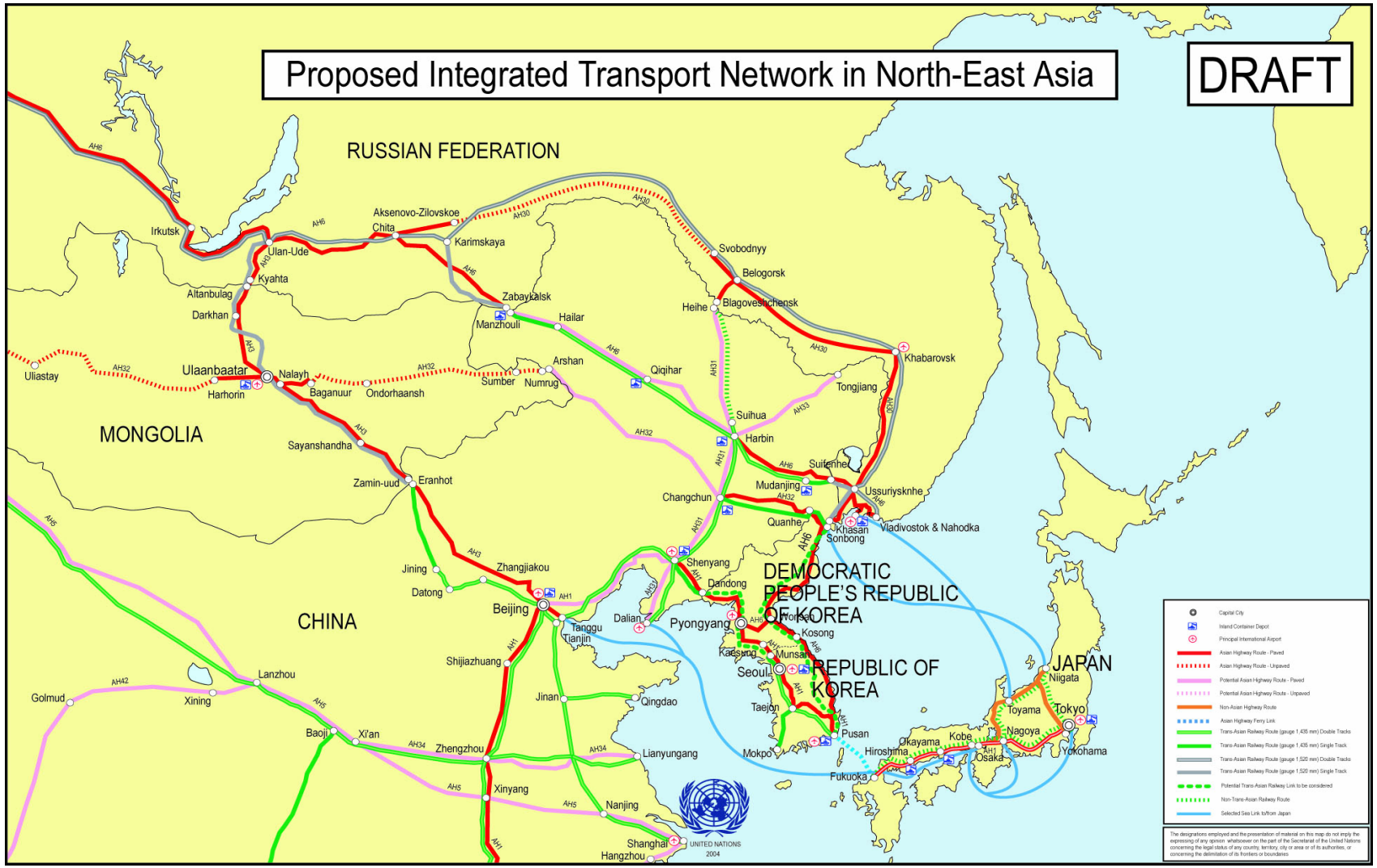
45. 小组委员会不妨就运输联系方面的现行工作，包括泛亚铁路北部走廊沿线集装箱编组列车示范运行、亚太经社会－铁合组织关于将欧亚铁路线投入运行的共建项目以及发展欧亚运输联系等问题发表意见。

46. 各代表团尤其不妨表示一下对参加集装箱编组列车示范运行项目推广是否感兴趣。

47. 小组委员会不妨对道路保养、修复和发展的管理及融资的一项举措表示支持。也可就邀请其它感兴趣的组织和捐助方参加倡导该举措的重要性的宣传教育；及鼓励成员国交流道路基础设施可持续发展、保养和管理方面的政策经验等问题提供指导。

48. 由于与东南亚国家联盟、经合组织、论坛秘书处、南亚区域合作联盟及上海合作组织等次区域组织的合作对有效发展本区域的基础设施极为重要，小组委员会不妨鼓励与它们进一步合作。

图 3。拟议的东北亚一体化运输网



附件

截至 2004 年 10 月 1 日亚洲公路网政府间协定的签署情况

序号	签署国	签署类型	签署时间
1.	阿富汗	简单签署，对 11 条有保留	2004 年 4 月 26 日
2.	亚美尼亚	简单签署	2004 年 4 月 26 日
3.	阿塞拜疆	简单签署	2004 年 4 月 28 日
4.	不丹	简单签署	2004 年 4 月 26 日
5.	柬埔寨	简单签署	2004 年 4 月 26 日
6.	中国	最后签署	2004 年 4 月 26 日
7.	格鲁吉亚	简单签署	2004 年 4 月 26 日
8.	印度	简单签署	2004 年 4 月 27 日
9.	印度尼西亚	简单签署	2004 年 4 月 26 日
10.	伊朗伊斯兰共和国	简单签署	2004 年 4 月 26 日
11.	日本	最后签署	2004 年 4 月 26 日
12.	哈萨克斯坦	简单签署	2004 年 4 月 26 日
13.	吉尔吉斯斯坦	简单签署	2004 年 4 月 26 日
14.	老挝人民民主共和国	简单签署	2004 年 4 月 26 日
15.	马来西亚	简单签署	2004 年 9 月 24 日，在纽约
16.	蒙古	简单签署	2004 年 4 月 26 日
17.	缅甸	简单签署，对第 11 条有保留,于 2004 年 9 月 15 日批准	2004 年 4 月 26 日
18.	尼泊尔	简单签署	2004 年 4 月 26 日
19.	巴基斯坦	简单签署	2004 年 4 月 26 日
20.	大韩民国	简单签署	2004 年 4 月 26 日
21.	俄罗斯联邦	简单签署	2004 年 4 月 27 日
22.	斯里兰卡	简单签署 于 2004 年 9 月 24 日批准	2004 年 4 月 26 日
23.	塔吉克斯坦	简单签署	2004 年 4 月 26 日
24.	泰国	简单签署	2004 年 4 月 26 日
25.	土耳其	简单签署	2004 年 4 月 26 日
26.	乌兹别克斯坦	最后签署	2004 年 4 月 26 日
27.	越南	简单签署 于 2004 年 8 月 3 日核准	2004 年 4 月 26 日

……