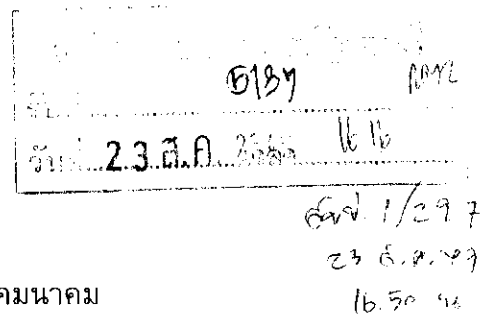




ที่ คค (ปคร) 0204/141

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100



23 สิงหาคม 2549

เรื่อง การลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) สำเนาความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย พร้อมคำแปล
จำนวน 70 ชุด
2) สำเนานหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต 0805/490 ลงวันที่ 8 มิถุนายน 2549
จำนวน 70 ชุด

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก-เอสแคป (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific – ESCAP) ได้จัดทำร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนแผนการดำเนินงานด้านการจัดการในยุคโลกาภิวัตน์ภายใต้แผนปฏิบัติการเดลีว่าด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบก (Asian Land Transport Infrastructure Development Project – ALTID) โดยเสนอโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายเอเชียไว้ทั้งหมด 28 ประเทศ

1.2 ในการประชุมระดับภูมิภาคเพื่อจัดทำร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย (Regional Meeting for Drafting the Intergovernmental Agreement on the Trans – Asian Railway) เมื่อวันที่ 22-23 พฤศจิกายน 2547 ณ ศูนย์การประชุมสหประชาชาติ กรุงเทพฯ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนระดับสูงจากประเทศสมาชิกเอสแคปที่เกี่ยวข้อง จำนวน 28 ประเทศ ได้แก่ อาร์มีเนีย อาเซอร์ไบจาน บังกลาเทศ กัมพูชา จีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี จอร์เจีย อินเดีย อินโดนีเซีย อิหร่าน ญี่ปุ่น คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน ลาว มาเลเซีย มองโกเลีย พม่า เนปาล ปากีสถาน สาธารณรัฐเกาหลี รัสเซีย สิงคโปร์ ศรีลังกา ไทย ตุรกี ตาจิกิสถาน อุซเบกิสถาน และเวียดนาม รวมทั้งผู้แทนคณะกรรมการยุโรปองค์การสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission of Europe-UNECE) ผู้แทน Economic Cooperation Organization (ECO) และผู้แทน Asian Institute of Transport Development (AITD) ที่ประชุมได้พิจารณาร่างความตกลงฯ ซึ่งยกร่างโดยเอสแคป เพื่อกำหนดเส้นทางของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชียรวมทั้งสิ่งก่อสร้างต่างๆ ที่มีความสำคัญตามเส้นทางดังกล่าว

1.3 ในการประชุมระดับรัฐมนตรีเพื่อจัดทำร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย (Intergovernmental Meeting to Develop the Intergovernmental Agreement on Asian Highway Network) เมื่อวันที่ 28-30 พฤศจิกายน 2548 ณ ศูนย์การประชุมสหประชาชาติ กรุงเทพฯ ซึ่งประกอบด้วยประเทศสมาชิกเอสแคป จำนวน 28 ประเทศดังกล่าวในข้อ 1.2 รวมทั้งผู้แทนสำนักกฎหมาย องค์การสหประชาชาติ และผู้แทน Asian Institute of Transport Development ที่ประชุมได้พิจารณาร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย และเห็นควรให้มีการปรับปรุงแก้ไขร่างความตกลงฯ ให้สอดคล้องกับความต้องการของประเทศสมาชิก

1.4 เอสแคปได้จัดการประชุมประจำปี สมัยที่ 62 ระหว่างวันที่ 6-12 เมษายน 2549 ณ ศูนย์ประชุมนานาชาติ กรุงจาการ์ตา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย โดยรูปแบบของการประชุมประกอบด้วย การประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ระหว่างวันที่ 6-8 เมษายน 2549 การประชุมระดับรัฐมนตรี ระหว่างวันที่ 10-12 เมษายน 2549 และการประชุมและกิจกรรมคู่ขนานต่าง ๆ โดยที่ประชุมฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย และกำหนดให้มีพิธีลงนาม ความตกลงฯ ในการประชุมระดับรัฐมนตรีด้านการขนส่งในเดือนพฤศจิกายน 2549

2. ข้อพิจารณา

2.1 สาระสำคัญของร่างความตกลง

2.1.1 ความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย ประกอบด้วยตัวบทความตกลงและภาคผนวกต่าง ๆ ได้แก่ ภาคผนวก 1 (โครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย) ภาคผนวก 2 (หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับคุณลักษณะทางเทคนิคของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย)

2.1.2 สาระสำคัญของความตกลงฯ กำหนดให้ประเทศสมาชิกของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิกดำเนินการจัดทำความร่วมมือระหว่างภาคีสมาชิก ในการพัฒนาการขนส่งระบบรางเพื่อเชื่อมโยงกันภายในภูมิภาคเอเชียและกับภูมิภาคข้างเคียงและเพื่อ เป็นการส่งเสริมบทบาทของการขนส่งด้วยระบบราง ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของโครงข่ายการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทรงประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นความจำเป็นสำหรับประเทศที่ไม่มี ทางออกทะเล และประเทศที่ต้องขนส่งสินค้าผ่านแดนประเทศอื่น ความตกลงนี้มีจุดมุ่งหมายที่จะ กระชับความสัมพันธ์และส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิก การพัฒนาโครงข่ายทาง รถไฟสายเอเชียจึงมีความสำคัญ รวมถึงการพัฒนาสถานี และสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร ให้สอดคล้องกับความ ต้องการด้านการขนส่งระหว่างประเทศ

2.1.3 ความตกลงฯ กำหนดให้ภาคีสมาชิกดำเนินการตามความตกลงฯ ภายใต้กรอบการดำเนินการของแต่ละประเทศ โดยให้สอดคล้องกับรายละเอียดทางเทคนิคที่กำหนด ไว้ในภาคผนวก ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศสายที่สำคัญ สถานีเริ่มต้น สถานีชุมทาง และสถานีปลายทางตามที่ระบุไว้ และจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับคุณลักษณะทางเทคนิค ทั้งในการก่อสร้างทางใหม่ การยกระดับ และการปรับปรุงทางเดิมที่มีอยู่

2.1.4 ความตกลงฯ ฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ภายใน 90 วัน หลังจากการลงนาม ของรัฐบาลของประเทศสมาชิกอย่างน้อย 8 ประเทศ

ทั้งนี้ เอสแคปกำหนดให้มีพิธีลงนามขึ้นในระหว่างวันที่ 10-11 พฤศจิกายน 2549 ในระหว่างการประชุมระดับรัฐมนตรีด้านการขนส่งระหว่างวันที่ 6-11 พฤศจิกายน 2549 ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลีและหลังจากนั้นจะเปิดโอกาสให้ลงนามเพิ่มเติมได้ที่สำนักงานใหญ่ องค์การสหประชาชาติ ณ นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา ระหว่างวันที่ 16 พฤศจิกายน 2549 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2551

/2.2 วิเคราะห์ ...

2.2 วิเคราะห์ผลกระทบ

2.2.1 ข้อดีและประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ

- เป็นการเปิดเส้นทางคมนาคมทางรถไฟระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งจะอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวในภูมิภาค
- เป็นการรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือของเอสแคป อีกทั้งเป็นการขยายโครงข่ายเส้นทางทางรถไฟในอนุภูมิภาคให้มีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค

2.2.2 ผลกระทบที่ประเทศไทยจะได้รับ

การที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีสมาชิกความตกลงฯ เป็นการขยายความร่วมมือด้านการขนส่งทางบก ซึ่งจะเป็นช่องทางในการขยายความร่วมมือทางด้านการค้าและบริการ รวมถึงการท่องเที่ยว จึงเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่งของภาคีสมาชิกของความตกลงประเทศอื่นๆ ใช้เส้นทางรถไฟเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยจะต้องเตรียมความพร้อมด้านงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟที่ยังขาดอยู่ รวมทั้งการบำรุงรักษาเส้นทางที่กำหนดไว้สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนการทำป้าย เครื่องหมาย สิ่งอำนวยความสะดวกในด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและเพื่อมาตรฐานความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินอีกด้วย

2.3 ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยที่มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2545 ให้ส่วนราชการต่างๆ ส่งเรื่องเกี่ยวกับการจัดทำความตกลง หรืออนุสัญญา หรือสนธิสัญญาให้กระทรวงการต่างประเทศพิจารณาเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีทุกครั้ง ในการนี้ กระทรวงคมนาคมจึงได้มีหนังสือถึงกระทรวงการต่างประเทศขอให้พิจารณาให้ความเห็นในการเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย ซึ่งกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศแจ้งว่าไม่มีข้อขัดข้องต่อการเข้าเป็นภาคีความตกลงฯ หากเป็นนโยบายของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องที่จะรับพันธกรณีตามความตกลงฯ และสามารถปฏิบัติตามได้ภายใต้กฎหมายภายในที่มีอยู่ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

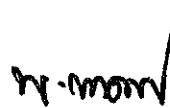
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

(1) อนุมัติให้ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงความตกลงฯ ที่มีใช้สาระสำคัญก่อนลงนาม และเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยก็ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการได้ โดยประสานงานกับกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ

/(2) อนุมัติให้...

(2) อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือผู้ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมอบหมาย เป็นผู้ลงนามฝ่ายไทย และมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศออกหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) ให้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้แทนในการลงนามความตกลงดังกล่าวข้างต้นด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
สำนักกิจการระหว่างประเทศ
โทร. 0 2280 5638-9
โทรสาร. 0 2280 1714

UNITED NATIONS
ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC

**INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON THE
TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK**



UNITED NATIONS

INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK

THE CONTRACTING PARTIES,

CONSCIOUS of the need to promote and develop international rail transport in Asia and with neighbouring regions,

AWARE of the expected increase in the international transport of people and goods as a consequence of growing international trade in the ongoing process of globalization,

RECALLING the cooperation among members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific in the formulation and operationalization of the Trans-Asian Railway Network,

CONSIDERING that in order to strengthen relations and promote international trade and tourism among members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, it is essential to develop the Trans-Asian Railway Network, including stations and container terminals of international importance, to the requirements of international transport and the environment,

KEEPING also in view the role of railway transport as an important component of an effective and efficient international intermodal transport network, especially in addressing the specific needs of landlocked and transit countries,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definition of Railway Lines of International Importance

For the purposes of the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network (the "Agreement"), the term "railway lines of international importance" as described in Annex I shall refer to:

- a) railway lines currently used for regular international transport;
- b) railway lines, either existing, under construction, or planned, that are intended to be used for regular international transport;
- c) ferry links ensuring continuous transport across seas or lakes between terminals in different States or within one State;
- d) border crossing points, gauge interchange stations, ferry terminals and rail-connected container terminals where Customs clearance facilities/services are provided.

Article 2

Adoption of the Trans-Asian Railway Network

The Contracting Parties (the "Parties") hereto adopt the railway lines of international importance described in Annex I to the Agreement as a coordinated plan for the development of railway lines of international importance which they intend to be undertaken within the framework of the national programmes of the Parties.

Article 3

Development of the Trans-Asian Railway Network

The lines of the Trans-Asian Railway Network should be brought into conformity with the guiding principles related to technical characteristics described in Annex II to the Agreement.

Article 4

Procedure for signing and becoming a Party

1. The Agreement shall be open for signature by States which are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific at Busan, Republic of Korea, on 10 and 11 November 2006, and thereafter at the United Nations Headquarters in New York from 16 November 2006 to 31 December 2008.
2. Those States may become Parties to the Agreement by:
 - a) Signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - b) Accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

Article 5

Entry into force

1. The Agreement shall enter into force on the ninetieth day following the date on which the Governments of at least eight (8) States have consented to be bound by the Agreement pursuant to Article 4, paragraph 2 and 3.
2. For each State which deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date upon which the conditions for the entry into force of the Agreement have been met, the Agreement shall enter into force for that State ninety (90) days after the date of its deposit of the said instrument.

Article 6

Working Group on the Trans-Asian Railway Network

1. A Working Group on the Trans-Asian Railway Network (the "Working Group") shall be established by the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific to consider the implementation of the Agreement and to consider any amendments proposed. All States which are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific shall be members of the Working Group.
2. The Working Group shall meet biennially. Any Party may also, by a notification addressed to the secretariat, request that a special meeting of the Working Group be convened. The secretariat shall notify all members of the Working Group of the request and shall convene a special meeting of the Working Group if not less than one third of the Parties signify their assent to the request within a period of four (4) months from the date of the notification by the secretariat.

Article 7

Procedures for amending the main text

1. The main text of the Agreement may be amended by the procedure specified in this Article.
2. Amendments to the Agreement may be proposed by any Party.
3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.
4. An amendment shall be adopted by the Working Group by a two-thirds majority of the Parties present and voting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties for acceptance.
5. An amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present Article shall enter into force twelve (12) months after it has been accepted by two-thirds of the Parties. The amendment shall enter into force with respect to all Parties except those which, before it enters into force, declare that they do not accept the amendment. Any Party that has declared that it does not accept an amendment adopted in accordance with this paragraph may at any time thereafter deposit an instrument of acceptance of such amendment with the Secretary-General of the United Nations. The amendment shall enter into force for that State twelve (12) months after the date of deposit of the said instrument.

Article 8

Procedures for amending annex I

1. Annex I to the Agreement may be amended by the procedure specified in this Article.

2. For the purpose of Article 8, a 'directly concerned Party' is a Party in whose territory the subject of the proposed amendment is located.
3. Amendments which change a border station may be proposed only by a directly concerned Party after consulting with and obtaining the written consent of the neighbouring State which shares the border to which the subject of the amendment is connected.
4. Amendments that do not change a border station may be proposed by any directly concerned Party.
5. The text of any amendment proposed by any Party shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.
6. An amendment shall be adopted by the Working Group by a majority of the Parties present and voting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties.
7. An amendment adopted in accordance with paragraph 6 of the present Article shall be deemed accepted if, during a period of six (6) months from the date of the notification, less than one third of the Parties notifies the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment.
8. An amendment accepted in accordance with paragraph 7 of the present Article shall enter into force for all Parties three (3) months after the expiry of the period of six (6) months referred to in paragraph 7 of the present Article.

Article 9

Procedures for amending annex II

1. Annex II to the Agreement may be amended by the procedure specified in this Article.
2. Amendments may be proposed by any Party.
3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.
4. An amendment shall be adopted by the Working Group by a majority of the Parties present and voting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties.
5. An amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present Article shall be deemed accepted if during a period of six (6) months from the date of the notification, less than one third of the Parties notifies the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment.

6. An amendment accepted in accordance with paragraph 5 of the present Article shall enter into force for all Parties three (3) months after the expiry of the period of six (6) months referred to in paragraph 5 of the present Article.

Article 10

Reservations

Reservations may not be made with respect to any of the provisions of the Agreement, except as provided in Article 13, paragraph 5.

Article 11

Withdrawal

Any Party may withdraw from the Agreement by written notification addressed to the Secretary-General of the United Nations. The withdrawal shall take effect twelve (12) months after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 12

Suspension of validity

The operation of the Agreement shall be suspended if the number of Parties becomes less than eight (8) for any period of twelve (12) consecutive months. In such a situation the secretariat shall notify the Parties. The provisions of the Agreement shall again become operative if the number of Parties reaches eight (8).

Article 13

Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Parties which relates to the interpretation or application of the Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or consultation shall be referred to conciliation if any of the Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more conciliators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of conciliator or conciliators within three (3) months after the request for conciliation, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations, to appoint a single independent conciliator to whom the dispute shall be submitted.

2. The recommendation of the conciliator or conciliators appointed in accordance with paragraph 1 of this Article, while not binding in character, shall become the basis of renewed consideration by the Parties in dispute.

3. By mutual agreement, the Parties in dispute may agree in advance to accept the recommendation of the conciliator or conciliators as binding.

4. Paragraphs 1, 2 and 3 of the present Article shall not be construed to exclude other measures for the settlement of disputes mutually agreed between the Parties in dispute.

5. Any State may, at the time of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, deposit a reservation stating that it does not consider itself bound by the provisions of the present Article relating to conciliation. Other Parties shall not be bound by the provisions of the present Article relating to conciliation with respect to any Party which has deposited such a reservation.

Article 14

Limits to the application

1. Nothing in the Agreement shall be construed as preventing a Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security.

2. A Party shall make every possible effort to develop the Trans-Asian Railway Network consistent with the Agreement. However, nothing in the Agreement shall be construed as acceptance of an obligation by any Party to permit the movement of goods and passenger traffic across its territory.

Article 15

Annexes

Annexes I and II to the Agreement shall form an integral part of the Agreement.

Article 16

Secretariat

The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific shall be designated the secretariat of the Agreement.

Article 17

Depositary

The Secretary-General of the United Nations shall be designated the depositary of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the Agreement,

OPENED for signature on the tenth day of November two thousand and six at Busan, Republic of Korea, in a single copy in the Chinese, English and Russian languages, the three texts being equally authentic.

Annex I

TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK

The Trans-Asian Railway network consists of the railway lines of international importance indicated below.

The lines that form the basis for describing the Trans-Asian Railway network in each State are designated in bold with the origin and end stations and are then listed vertically. Lines branching off are described to the right of the junction station. Further branches are shown indented underneath this first branch. All lines are of equal importance within the Trans-Asian Railway Network.

When lines start or finish at a border point, the first or last stations on that line are preceded or followed by the indication in brackets of the name of the border station and the name of the neighbouring State directly concerned.

The names of stations that have specific functions on a line are followed by the indication of these functions in italics and brackets. Such functions include:

- *(border station)*,
- *(break-of-gauge)*,
- *(junction)*,
- *(maritime connection)*, and
- *(ferry terminals)*.

Missing links are indicated in [square brackets].

Stations with container terminals to handle International Standards Organization (ISO) containers of at least 20-foot dimension in length and above are shown underlined.

LIST OF THE LINES IN THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK

ARMENIA

Ayrum – Niuvedi

(Sadakhlo, Georgia)

Ayrum (*border station*)

Gyumri (*junction*)

→ Akhuryan (*border station and break-of-gauge*) – (Dogu Kapi, Turkey)

Masis (*junction*)

→ Yerevan – Ijevan (*border station*) – (Barkhudarly, Azerbaijan)

↳ Gagarin – Martuni – [Jermuk – Kapan – Meghri (*border station*)]
– (Marand, Islamic Republic of Iran)

Yeraskh (*border station*)

(Belidag – Ordubad,
Azerbaijan)

Meghri

Niuvedi (*border station*)

(Agbent, Azerbaijan)

AZERBAIJAN

Yalama – Beyouk Kesik

(Samur, Russian Federation)

Yalama (*border station*)

Baku (*ferry terminal*)

→ (Ferry link to Caspian sea ports in *Islamic Republic of Iran, Kazakhstan, Russian Federation and Turkmenistan*)

Alyat (*junction*)

→ Ali Bairamli (*junction*) – Astara (*border station and break-of-gauge*)
– (Astara, Islamic Republic of Iran)

→ Ali Bairamli (*junction*) – Agbent (*border station*) – (Niuvedi-Meghri
(*border station*), Armenia) – Ordubad – Djulfa (*border station and
break-of-gauge*) – (Djulfa, Islamic Republic of Iran)

Akstafa

→ Barkhudarly (*border station*) – (Ijevan, Armenia)

Beyouk Kesik (*border station*)

(Gardabani, Georgia)

BANGLADESH

Darsana – Gundum

(Gede, India)

Darsana (*border station*)

Ishurdi (*junction*)

→ Abdulpur (*junction*) – Rohanpur (*border station*) – (Singhabad, India)

↳ Abdulpur (*junction*) – Parbatipur – Birol (*border station*) –
(Radhikapur, India)

Tongi (*junction*)

→ Dhaka

Akhaura (*junction*)

→ Kulaura – Shahbazpur (*border station*) – (Mahisasan, India)

Chittagong (*maritime connection*)

Dohazari

[Gundum (*border station*)

(*border station*)

Myanmar]

CAMBODIA

Poipet – Sihanoukville

(Klong Luk, Thailand)

[Poipet (*border station*)

Sisophon]

Bat Deng (*junction*)

→ [Kratie (*border station*) – (Loc Ninh province¹, Viet Nam)]

1. Exact location to be decided.

Phnom Penh (*junction*)

Sihanoukville (*maritime connection*)

CHINA

Alashankou – Lianyungang

(Dostyk, Kazakhstan)

Alashankou (*border station and break-of-gauge*)

Urumchi

Turpan (*junction*)

→ Kashi [(*border station and break-of-gauge*) – (Torugart, Kyrgyzstan)]

Lanzhou

Baoji (*junction*)

- Kunming (*junction*) – Xiangyun (*junction*) – Dali (*junction*) – [Kachang (*border station and break-of-gauge*) – (Myitkyina, Myanmar)]
 - ↳ [Xiangyun – Jinghong (*border station and break-of-gauge*) – (Boten, Lao PDR)]
 - ↳ Dali (*junction*) – [Rueli (*border station and break-of-gauge*) – (Muse, Myanmar)]
- Kunming (*junction*) – Hekou (*border station*) – (Lao Cai, Viet Nam)
- Kunming (*junction*) – Nanning (*junction*) – Guangzhou (*junction*)
 - ↳ Nanning (*junction*) – Hengyang (connects with Beijing-Shenzhen line)
 - ↳ Guangzhou (connects with Beijing-Shenzhen line)

Xian

Zhengzhou (*junction*)

- (connects with Beijing-Shenzhen line)

Xizhou (*junction*)

- (connects with Tianjin-Shanghai line)

Lianyungang (*maritime connection*)

Erenhot – Dandong

(Zamyn Uud, Mongolia)

Erenhot (*border station and break-of-gauge*)

Beijing (*junction*)

- (connects with Beijing-Shenzhen line)

Tianjin (*maritime connection*)

Shenyang (*junction*)

- (connects with Manzhouli-Dalian line)

Dandong (*border station*)

(Sinuiju, Democratic People's Republic of Korea)

Manzhouli – Dalian

(Zabaikalsk, Russian Federation)

Manzhouli (*border station and break-of-gauge*)

Harbin (*junction*)

- Suifenhe (*border station and break-of-gauge*) – (Grodekovo, Russian Federation)

Changchun (*junction*)

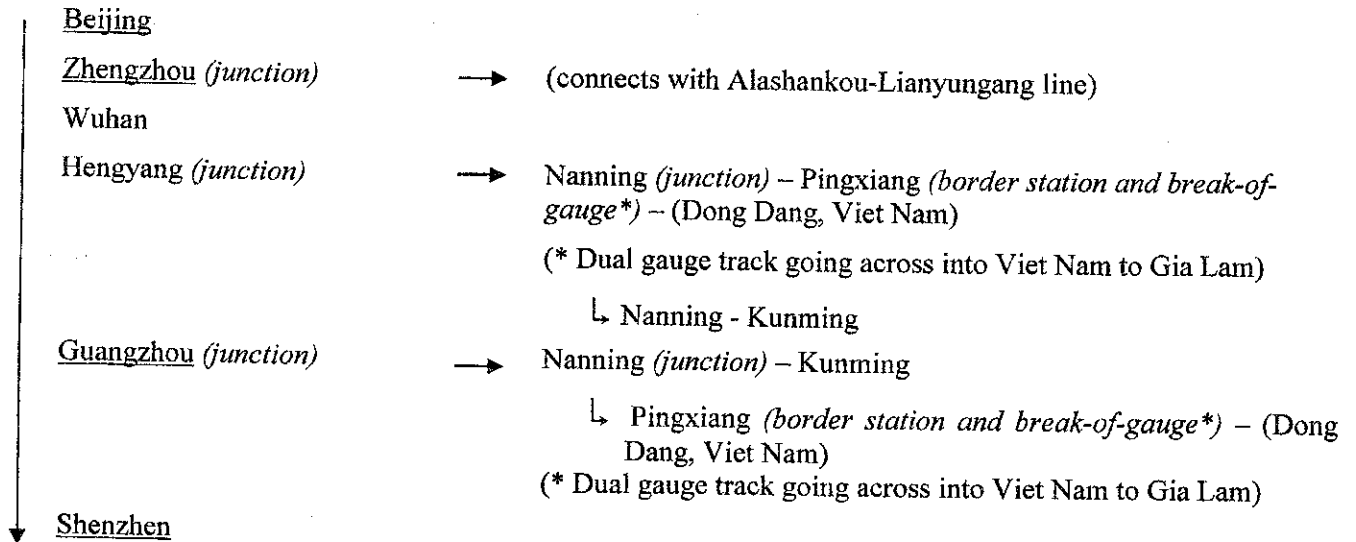
- Tumen (*border station*) – (Namyang, Democratic People's Republic of Korea)

Shenyang (*junction*)

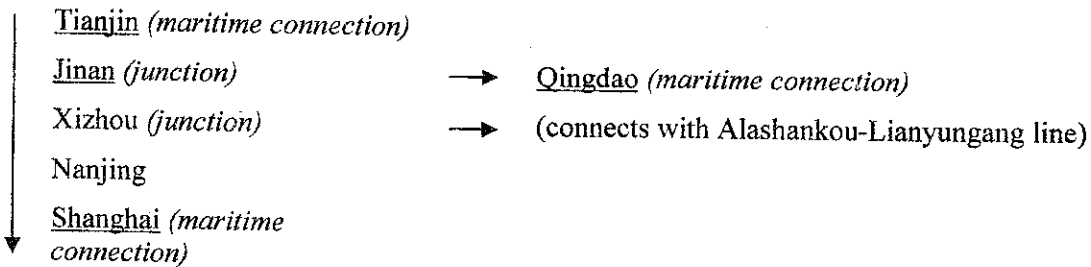
- (connects with Erenhot-Dandong line)

Dalian (*maritime connection*)

Beijing – Shenzhen

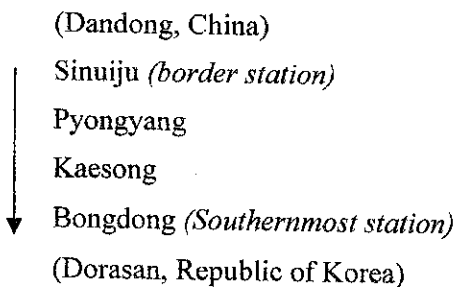


Tianjin – Shanghai



DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA

Sinuiju – Kaesong



Tumangang – Kumgangsán

(Khasan, Russian Federation)

Tumangang (*junction, border station and break-of-gauge*) → Namyang (*border station*) – (Tumen, China)

Rajin (*junction*) → Rajin (*maritime connection*)

Chongjin (*junction*) → Namyang (*border station*) – (Tumen, China)

→ Chongjin (*maritime connection*)

Kowon

Wonsan

Haegumgang

Onjongri (*Southernmost station*)

(Jejin, Republic of Korea)

GEORGIA

Gantiadi – Gardabani

(Veseloe, Russian Federation)

Gantiadi (*border station*)

Senaki (*junction*) → Poti (*maritime connection*)

Samtredia (*junction*) → Batumi (*maritime connection*)

Tbilisi (*junction*) → Sadakhlo (*border station*) – (Ayrum, Armenia)

→ [Akhalkalaki (*border station and break-of-gauge*) – (Kars, Turkey)]

Gardabani (*border station*)

(Beyouk Kesik, Azerbaijan)

INDIA

Attari – Jiribam

(Wagah, Pakistan)

Attari (*border station*)

Dhandari Kalan

New Delhi (*junction*) → Mathura (*junction*) – Agra – Nagpur (*junction*) – Vijayawada (*junction*) – Chennai (*maritime connection*) – Jolarpettai (*junction*) – Madurai (*junction*) – Tuticorin (*maritime connection*)

	↳ Mathura (<i>junction</i>) – <u>Mumbai</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ <u>Nagpur</u> (<i>junction</i>) – <u>Mumbai</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ <u>Nagpur</u> (<i>junction</i>) – <u>Kolkata</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ Vijayawada (<i>junction</i>) – <u>Visakhapatnam</u> (<i>maritime connection</i>) – <u>Kolkata</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ Jolarpettai (<i>junction</i>) – <u>Mumbai</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ <u>Madurai</u> (<i>junction</i>) – Rameswaram (<i>ferry terminal</i>) – (Talaimannar, Sri Lanka)
<u>Kanpur</u> (<i>junction</i>)	→ Raxaul (<i>border station</i>) – (Birgunj, Nepal)
Mughalsarai	
Sitarampur (<i>junction</i>)	→ Raxaul (<i>border station</i>) – (Birgunj, Nepal)
<u>Kolkata</u> (<i>junction and maritime connection</i>)	→ <u>Haldia</u> (<i>maritime connection</i>)
Gede (<i>border station</i>)	
(Darsana, Shahbazpur, Bangladesh)	
Mahisasan (<i>border station</i>)	
Badarpur	
Jiribam (<i>border station and break-of-gauge</i>)	
[(Tamu, Myanmar)]	

INDONESIA

Merak – Banyuwangi

Merak (<i>ferry terminal</i>)	
<u>Jakarta</u> (<i>junction and maritime connection</i>)	→ Sukabumi – Padalarang – Cikampek (<i>junction</i>)
Cikampek (<i>junction</i>)	→ <u>Cirebon</u> (<i>junction</i>) – <u>Semarangtawang</u> (<i>junction</i>) – <u>Surabayapasarturi</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳ Prupuk (<i>junction</i>) – Purwokerto – Kroya (<i>junction</i>)
Bandung	
<u>Gedebage</u>	
Kroya (<i>junction</i>)	→ Purwokerto – Prupuk (<i>junction</i>) – <u>Cirebon</u> (<i>junction</i>)

Yogyakarta (<i>junction</i>)	→	[Magelang]
Solobalapan (<i>junction</i>)	→	Gundih – <u>Semarangtawang</u> (<i>junction</i>)
Kertosono (<i>junction</i>)	→	Wonokromo – Surabaya
Malang		
Bangil	→	
↓ Banyuwangi (<i>ferry terminal</i>)		

[Banda Aceh] – Pangkalansusu – Rantauprapat

[Banda Aceh]		
Pangkalansusu		
Medan (<i>junction</i>)	→	<u>Belawan</u> (<i>maritime connection</i>)
Tebingtinggi (<i>junction</i>)	→	Siantar
Kisaran (<i>junction</i>)	→	Tanjungbalai
↓ Rantauprapat	→	[Payakumbuh]

Teluk Bayur – Muaro

<u>Teluk Bayur</u> (<i>maritime connection</i>)		
Bukitputus (<i>junction</i>)	→	Indarung
Padang		
Lubuk Alung (<i>junction</i>)	→	Naras
Padang Panjang (<i>junction</i>)	→	Bukittingi – Payakumbuh
Muarakalaban (<i>junction</i>)	→	Sawahlunto
↓ Muaro	→	[Lubuklinggau]

Lubuklinggau – Panjang

Lubuklinggau		
Muaraenim (<i>junction</i>)	→	Tanjung Enim
Prabumulih (<i>junction</i>)	→	<u>Kertapati</u>
Tanjungkarang (<i>junction</i>)	→	Tarahan
↓ Panjang (<i>ferry terminal</i>)		

IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)

Razi – Sarakhs

(Kapikoy, Turkey)

Razi (*border station*)

Sufian (*junction*)

→ Jolfa (*border station and break-of-gauge*) – (Djulfa, Azerbaijan)

Tabriz

Miyaneh (*junction*)

Qazvin (*junction*)

→ [Rasht – Bandar-e-Anzali (*ferry terminal*) – Astara (*border station and break-of-gauge*)] – (Astara, Azerbaijan)

(Ferry link to Caspian sea ports in *Azerbaijan, Kazakhstan, Russian Federation and Turkmenistan*)

Tehran (*junction*)

→ Qom (*junction*) – Badrud (*junction*) – Meybod – Bafq (*junction*) – Kerman – [Bam – Fahraj] – Zahedan (*break-of-gauge*) – Mirjaveh (*border station*) – (Koh-i-Taftan, Pakistan)

↳ Qom (*junction*) – Arak (*junction*) – Ahvaz (*junction*) – Khorramshahr (*maritime connection*)

↳ [Arak (*junction*) – Kermanshah – Khosravi (*border station*) – (Khaneghein, Iraq)]

↳ Ahvaz – Bandar-Emam (*maritime connection*)

↳ Badrud (*junction*) – Esfahan

↳ Bafq (connects with Sarakhs – Bandar Abbas line)

Garmsar (*junction*)

→ Bandar-e-Amirabad (*ferry terminal*) (ferry link to Caspian sea ports in *Azerbaijan, Kazakhstan, Russian Federation and Turkmenistan*)

Shahrood

Kashmar (*junction*)

→ (connects with Sarakhs – Bandar Abbas line)

Fariman (*junction*)

→ Mashhad

Sarakhs (*border station and break-of-gauge*)

(Sarakhs, Turkmenistan)

Sarakhs – Bandar Abbas

(Sarakhs, Turkmenistan)

Sarakhs (*border station and break-of-gauge*)

Fariman (*junction*)

→ Mashhad

Kashmar(*junction*)

→ (connects with Razi-Sarakhs line)

Torbati Heidarieh

→ [Sangan (*border station*) – Herat (*border station*) – (Afghanistan)]

Tabas

Chadormalu (*junction*)

→ Ardakan

Bafq (*junction*)

→ (connects with Qom-Mirjaveh line)

▼ Bandar Abbas (*maritime connection*)

KAZAKHSTAN

Petropavlosk – Dostyk

(Utyak, Russian Federation)

Petropavlosk (*border station*)

Kokshetav

Astana (*junction*)

→ Ecil – Tobol (*junction and border station*) – (Kartaly, Russian Federation)

↳ Tobol (*junction*) – Aiteke-bi – Nikeltau – Kandagach (*junction*)

→ (connects with Semiglavii March-Aktogai line)

Karaghandy

Mointy (*junction*)

→ Chu (*junction*)

Aktogai (*junction*)

→ Semipalatinsk – Aul (*border station*) – (Lokot, Russian Federation)

→ (connects with Semiglavii Mar-Aktogai line)

▼ Dostyk (*border station and break-of-gauge*)

(Alashankou, China)

Semiglavii Mar – Aktogai

(Ozinki, Russian Federation)

Semiglavii Mar

Uralsk (*border station*)

Ilets I (*border station*), Russian Federation → (Orenburg, Russian Federation)

Aktobe

Kandagach (*junction*) → Nikeltau (*border station*) – (Orsk, Russian Federation)

↳ Nikeltau (*border station*) – Aiteke-bi – Tobol (*junction*) – Astana (*junction*)

→ (connects with Petropavlosk-Dostyk line)

→ Makat (*junction*) – Ganyushkino – (Aksaraiskaya, Russian Federation)

↳ Makat (*junction*) – Beyneu (*junction*) – Oazis – (Karakalpasia, Uzbekistan)

↳ Beyneu (*junction*) – Aktau port (*ferry terminal*) – (Ferry link to Caspian sea ports in Azerbaijan, Islamic Republic of Iran, Russian Federation and Turkmenistan)

Tyuratam

Kzyl-Orda

Arys (*junction*) → Sary-Agash (*border station*) – (Keles, Uzbekistan)

Chimkent

Djambul

Lugovaya (*junction and border station*) → (Bishkek, Kyrgyzstan)

Chu (*junction*) → Mointy (*junction*)

Almaty - I

Ushtobe

▼ Aktogai (*junction*) → (connects with Petropavlosk-Dostyk line)

KYRGYZSTAN

Bishkek – Kochkor

(Lugovaya, Kazakhstan)

↓ Alamedin

Balykchi

↓ [Kochkor]

[Kochkor – Torugart]

↓ [Kochkor

Kara-Keche

Arpa (*junction*)

→ [Missing link] – Osh (*station Karasu*) – Jalal-Abad (*border station*) – (Andizhan, Uzbekistan)

↓ Torugart (*border station and break-of-gauge*)

(Kashi, China)]

Border with Uzbekistan – Osh

↓ (Andizhan, Uzbekistan)

↓ Osh (*station Karasu*)
(*border station*)

LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

[Thanaleng – Mu Gia]

↓ [(Nongkhai, Thailand)

Thanaleng (*border station*)

↓ Vientianne (*junction*)

→ [Boten (*border station*) – (Jinghong, China)]

↓ Thakhek (*junction and border station*)

→ [Nakhon Phanom, Thailand]

↓ Mu Gia (*border station*)

(Mu Gia, Viet Nam)]

[Vangtao – Densavanh]

[(Chong Mek, Thailand)

Vangtao (*border station*)

Pakse

Savannakhet (*junction and border station*) → [(Mukdahan, Thailand)]

Densavanh (*border station*)

(Lao Bao, Viet Nam)]

MALAYSIA

Padang Besar – Johor Bahru

(Padang Besar, Thailand)

Padang Besar (*border station*)

Bukit Mertajam (*junction*) → Butterworth (*maritime connection*)

Ipoh

Kuala Lumpur (*junction*) → Port Klang (*maritime connection*)

→ Setia Jaya

Kajang

Gemas (*junction*) → Wakaf Bahru (*junction*) – Rantau Panjang (*border station*) –
(Sungai Kolok, Thailand)

↳ Wakaf Bahru – Tumpat

Segamat

Kempas Bahru (*junction*) → Pasir Gudang (*maritime connection*)

→ Tanjung Pelepas (*maritime connection*)

Johor Bahru (*border station*)

(Singapore)

MONGOLIA

Sukhbaatar – Zamyn Uud

(Naushki, Russian Federation)

Sukhbaatar (*border station*)

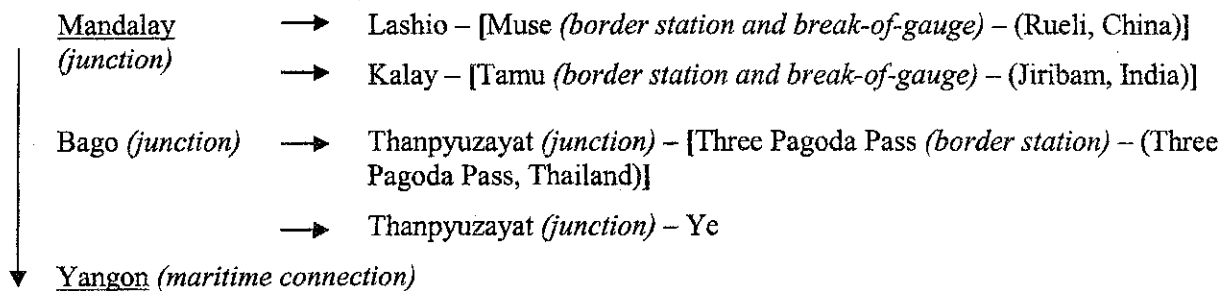
Ulaanbaatar

Zamyn Uud (*border station and break-of-gauge*)

(Erenhot, China)

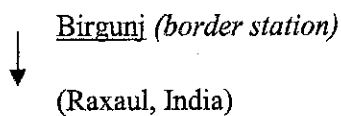
MYANMAR

Mandalay – Yangon

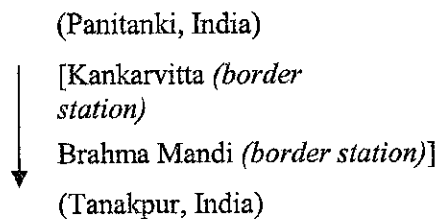


NEPAL

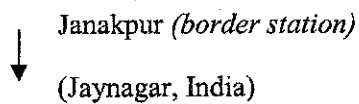
Birgunj – Border with India



[Kakarvitta – Brahma Mandi]



Janakpur – Border with India



PAKISTAN

Koh-i-Taftan – Wagah

(Mirjaveh, Islamic Republic of Iran)

Koh-i-Taftan (*border station*)

Dalbandin (*junction*)

→ [Gwadar (*maritime connection*)]

Spezand (*junction*)

→ Quetta – Bostan – Chaman (*border station*) – (Spinbuldak, Afghanistan)

Rohri (*junction*)

→ Hyderabad (*junction*) – Karachi (*maritime connection*) – Qasim (*maritime connection*)

↳ Hyderabad (*junction*) – Mirpurkhas – Khokropar (*border station*)

Lodhran (*junction*)

→ Sher Shah (*junction*) – Khanewal – Faisalabad – Shahdara (*junction*) (connects with Lahore-Peshawar line)

→ Sher Shah – Kundian – Attock (*junction*) – Peshawar (*border station*) – (Afghanistan)

Khanewal (*junction*)

→ Shahdara (connects with Lahore-Peshawar line)

Multan

Lahore (*junction*)

Wagah (*border station*)

(Attari, India)

Peshawar – Lahore

(Afghanistan)

Peshawar (*border station*)

Attock (*junction*)

→ Sher Shah – Lodhran (connects with Koh-i-Taftan – Wagah line)

Islamabad

Rawalpindi

Shahdara (*junction*)

→ Khanewal – Lodhran (connects with Koh-i-Tafan – Wagah line)

Lahore

REPUBLIC OF KOREA

Dorasan – Busan

(Bongdong, Democratic People's Republic of Korea)

Dorasan (*Northernmost station*)

Seoul

Suwon

Daejeon (*junction*)

→ Iksan (*junction*) - Mokpo (*maritime connection*)

↳ Gwangyang (*maritime connection*)

Daegu

↓ Busan (*maritime connection*)

RUSSIAN FEDERATION

Buslovskaya – Moscow

(Vainikkala, Finland)

Buslovskaya (*border station*)

Saint Petersburg
(*junction*)

→ MGA – Volhovstroï – Koshta – Vologda – Kotelnich (*junction*)
– Ekaterinburg (*junction*)

↳ Kotelnich (*junction*) (connects with Krasnoe – Nakhodka line)

↓ Moscow (*junction*)

→ (connects with Krasnoe – Nakhodka line)

Suzemka – Moscow

(Zernovo, Ukraine)

Suzemka (*border station*)

Bryansk

↓ Moscow (*junction*)

→ (connects with Krasnoe – Nakhodka line)

Krasnoe – Nakhodka

(Osinovka, Belarus)

Krasnoe (*border station*)

Smolensk

Moscow

↓ Nizhniy Novgorod

Kotelnich (<i>junction</i>)	→	<u>Saint Petersburg</u>
<u>Ekaterinburg</u> (<i>junction</i>)	→	Kurgan – <u>Utyak</u> (<i>border station</i>) – (Petrovsk, Kazakhstan)
	→	Chelyabinsk – Kartaly (<i>junction and border station</i>) – (Tobol, Kazakhstan)
	↳	Kartaly (<i>junction and border station</i>) – Orsk (<i>junction and border station</i>) – (Nikeltau, Kazakhstan)
	↳	Orsk (<i>junction and border station</i>) – Orenburg – (Iletsk, Russian Federation) – (Aktyubinsk, Kazakhstan)
Tatarskaya (<i>junction</i>)	→	<u>Lokot</u> (<i>junction and border station</i>) – (Aul, Kazakhstan)
<u>Novosibirsk</u> (<i>junction</i>)	→	<u>Lokot</u> (<i>junction and border station</i>) – (Aul, Kazakhstan)
<u>Krasnoyarsk</u>		
<u>Irkutsk</u>		
Ulan Ude		
Zaudinski (<i>junction</i>)	→	<u>Naushki</u> (<i>border station</i>) – (Sukhbaatar, Mongolia)
Karimskaya (<i>junction</i>)	→	<u>Zabaykalsk</u> (<i>border station and break-of-gauge</i>) – (Manzhouli, China)
Ussurijsk (<i>junction</i>)	→	<u>Grodekovo</u> (<i>border station and break-of-gauge</i>) – (Suifenhe, China)
Baranovski (<i>junction</i>)	→	<u>Khasan</u> (<i>border station and break-of-gauge</i>) – (Tumangang, Democratic People's Republic of Korea)
Uglovaya (<i>junction</i>)	→	<u>Vladivostok</u> (<i>maritime connection</i>)
<u>Nakhodka</u> (<i>junction, maritime connection</i>)	→	<u>Vostochny</u> (<i>maritime connection</i>)

Moscow – Samur

<u>Moscow</u>		
<u>Ryazan</u>		
Kochetovka (<i>junction</i>)	→	Rtisthevo – Saratov – Ozinki (<i>border station</i>) – (Semiglavii Mir, Kazakhstan)
Gryazi (<i>junction</i>)	→	Volgograd
Liski		
Likhaya (<i>junction</i>)	→	Rostov – <u>Krasnodar</u> (<i>junction</i>) – Veseloe (<i>border station</i>) – (Gantiadi, Georgia)
	↳	<u>Krasnodar</u> (<i>junction</i>) – Krimskaya (<i>junction</i>) – <u>Novo-rossiisk</u> (<i>maritime connection</i>)
	↳	Krimskaya (<i>junction</i>) – Kavkaz (<i>maritime connection and ferry terminal</i>)
<u>Volgograd</u> (<i>junction</i>)	→	Gryazi

↓	<u>Aksarayskaya</u> (<i>junction and border station</i>)	→	(Ganyushkino, Kazakhstan)
	<u>Astrakhan</u>	→	Port Olya (<i>ferry terminal</i>) – (ferry links to Caspian sea ports in Azerbaijan, Islamic Republic of Iran, Kazakhstan and Turkmenistan)
	<u>Makhachkala</u> (<i>border station and ferry terminal</i>)	→	(Ferry links to Caspian sea ports in Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan)
↓	<u>Samur</u> (<i>border station</i>) (Yalama, Azerbaijan)		

SINGAPORE

Woodlands –

	(Johor Bahru, Malaysia)
↓	Woodlands (<i>border station</i>)

SRI LANKA

Kataragama – Katunayake

↓	[Kataragama Hambantota Matara] <u>Colombo</u> (<i>maritime connection</i>) Sri Jayewardenepura Kotte Katunayake
---	--

Colombo – Talaimannar

↓	<u>Colombo</u> (<i>maritime connection</i>)		
	Kurunegala (<i>junction</i>)	→	[Dambulla]
	Maho (<i>junction</i>)	→	Trincomalee (<i>maritime connection</i>)
↓	Talaimannar (<i>ferry terminal</i>)	→	(Rameswaram, India)

TAJIKISTAN

Nau – Kanibadam

(Bekabad, Uzbekistan)

Nau (*border station*)

Khudjand

Kanibadam (*junction and border station*)

→ Isfara

(Suvanabad, Uzbekistan)

Pakhtaabad – Yangi Bazar

(Sariasiya, Uzbekistan)

Pakhtaabad (*border station*)

Regar

Dushanbe II

Dushanbe I

Yangi Bazar

Khoshad – Kulyab

(Amuzang, Uzbekistan)

Khoshad (*border station*)

Kurgan Tube (*junction*)

→ Yavan

Kulyab

THAILAND

Nongkhai – Padang Besar

(Thanaleng, Lao People's Democratic Republic)

Nongkhai (*border station*)

Bua Yai (*junction*)

→ [Nakhon Phanom (*border station*) – (Thakhek, Lao People's Democratic Republic)]

→ [Mukdahan (*border station*) – (Savannakhet, Lao People's Democratic Republic)]

Kaeng Khoi (*junction*)

→ Nakhonratchasima – Ubonratchathani – [Chong Mek (*border station*) – (Pakse, Lao People's Democratic Republic)]

Banphachi (<i>junction</i>)	→	Nakhonsawan (<i>junction</i>) – Denchai (<i>junction</i>) – Chiangmai ↳ [Nakhonsawan – Mae Sod (<i>border station</i>) – (Myawadi, Myanmar)] ↳ [Denchai – Chiangrai – Mae Sai (<i>border station</i>) – (Tachilek, Myanmar)]
<u>Bangkok</u> – Bang Sue station (<i>junction</i>)	→	<u>Ladkrabang</u> – Chachoengsao (<i>junction</i>) – Si Racha (<i>junction</i>) – Kao Chi Chan (<i>junction</i>) – Sattahip (<i>maritime connection</i>)
	→	Chachoengsao (<i>junction</i>) – Aranyaprathet – Klong Luk (<i>border station</i>) – [(Poipet, Cambodia)]
	→	Si Racha – <u>Laemchabang</u> (<i>maritime connection</i>)
	→	Kao Chi Chan – <u>Map Ta Put</u> (<i>maritime connection</i>)
Nong Pla Duk (<i>junction</i>)	→	Namtok – [Three Pagoda Pass (<i>border station</i>) – (Thanpyuzayat, Myanmar)]
Hat Yai (<i>junction</i>)	→	Sungai Kolok (<i>border station</i>) – (Rantau Panjang, Malaysia)
Padang Besar (<i>border station</i>) (Padang Besar, Malaysia)		

TURKEY

Kapikule – Kapikoy

(Bulgaria, Europe)

Kapikule (*border station*)

Istanbul

Eskisehir (*junction*)

→ Alayunt – Balikesir – Izmir (*border station*)

Ankara

Kalin (*junction*)

→ Samsun (*maritime connection*)

Sivas

Cetinkaya (*junction*)

→ Kars (*junction*) – Dogukapi (*border station and break-of-gauge*) – (Akhuryan, Armenia)

→ [Kars (*junction, border station and break-of-gauge*) – (Akhalkalaki, Georgia)]

Malatya (*junction*)

→ Topprakale (*junction*) – Adana – Mersin (*maritime connection*)

→ Topprakkale – Iskenderun (*maritime connection*)

Tatvan – Van (ferry crossing)

Kapikoy (*border station*)

(Razi, Islamic Republic of Iran)

TURKMENISTAN

Turkmenbashi – Turkmenabad

(Baku, Azerbaijan)	
<u>Turkmenbashi</u> (ferry terminal)	→ (Ferry link to Caspian sea ports in <i>Azerbaijan, Islamic Republic of Iran, Kazakhstan and Russian Federation</i>)
<u>Ashgabat</u>	
Tenzhen	
Mari (junction)	→ Parakhat – <u>Sarakhs</u> (border station and break-of-gauge) – (Sarakhs, Islamic Republic of Iran)
Turkmenabad (junction and border station)	→ Gazodjak (border station) – (Pitnyak – K.P.449, Uzbekistan) – Dashowuz – Takhyatash (border station) – (Uzbekistan)
(Khodchadavlet, Uzbekistan)	

UZBEKISTAN

Keles – Khodchadavlet

(Sari-Agash, Kazakhstan)	
Keles (border station)	
Tukumachi (junction)	→ Ozodlik – [<u>Angren</u> – Khalkobad] – Pap (junction) – Kokand
Sirdarinskaya	
Khavast (junction)	→ <u>Bekabad</u> (border station) – (Nau – Kanibadam, Tajikistan) – Suvanabad (border station) – <u>Kokand</u> (junction) – <u>Margilan</u> – <u>Andizhan</u> (border station) – (Osh, Kyrgyzstan)
	↳ <u>Kokand</u> (junction) – Pap (junction) – <u>Namangan</u>
Samarkand	
<u>Ulugbek</u>	
Navoi (junction)	→ <u>Tinchlik</u> – Uchkuduk – Nukus – <u>Kungrad</u> – Karakalpakia (border station) – (Oasis, Kazakhstan)
<u>Bukhara</u> (junction)	→ <u>Karshi</u> (junction) – Tashguzar (junction) – [Dekhanabad – Darband] – Boysun – Kumkurgran (junction) – Sariasiya (border station) – (Pakhtaabad, Tajikistan)
	↳ Karshi (junction) – RZD 154 (border station) – (Talimarjan – Kerkichi (junction) – Kelif, Turkmenistan) – <u>Termez</u> (junction) – Galaba (border station) – (Khairaton, Afghanistan)
	↳ <u>Termez</u> (junction) – Kumkurgran (junction) – Sariasiya (border station) – (Pakhtaabad, Tajikistan)
Khodchadavlet (border station)	
(Turkmenabad, Turkmenistan)	

VIET NAM

Lao Cai – Ho Chi Minh City

(Hekou, China)

Lao Cai (*border station*)

Dong Anh (*junction*) → Luu Xa – Quan Trieu

Yên Viên (*junction*) → (connects with Hanoi – Dong Dang line)

Gialam (*junction*) → Haiphong (*maritime connection*)

Hanoi

Tan Ap (*junction*) → [Mu Gia (*border station*) – (Lao People's Democratic Republic)]

→ [Vung Ang (*maritime connection*)]

Danang

↓ Ho Chi Minh City (*junction*) → [Vung Tau (*maritime connection*)]

→ [Loc Ninh province¹ (*border station*) – (Kratie, Cambodia)]
1. Exact location to be decided.

Hanoi – Dong Dang

Hanoi

Gialam (*junction*)

Yên Viên (*junction*) → (connects with Lao Cai-Ho Chi Minh City line)

Lim (*junction*) → Pha Lai (*junction*) – Halong (*maritime connection*)

Kep (*junction*) → Halong – Cai Lan (*maritime connection*)

→ Luu Xa – Quan Trieu

↓ Dong Dang (*border station*)

(Pingxiang, China)

Annex II

GUIDING PRINCIPLES RELATING TO TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK

1. General

The development of the Trans-Asian Railway network, as defined in Annex I of the Agreement, shall be guided by the following principles relating to technical characteristics. Parties shall make every possible effort to conform to these principles both in constructing new rail sections and upgrading and modernizing existing ones.

2. Line capacity

Railway lines of international importance must provide adequate capacity so as to allow efficient, reliable and economical movement of rail services for goods and passengers.

3. Vehicle loading gauge

Given that the Trans-Asian Railway network will be an important component in the definition of an integrated international intermodal transport network for countries of the ESCAP region, the existing lines of the network should be, wherever necessary, upgraded and future lines should be developed so as to provide unhindered movements of ISO containers of at least 20-foot dimension in length and above.

4. Interoperability

Technical requirements should ensure seamless transport of international goods and containers along railway lines of international importance. Accordingly, railway lines and related infrastructure and equipment should meet international requirements, including those for the transport and transfer of heavy trains carrying goods such as, *inter alia*, petroleum products, coal, mineral ores, cement and grain.

Parties should take into consideration technical requirements of neighbouring countries, as well as other countries through which railway lines of international importance pass, and endeavour to upgrade their lines so as to remove technical restrictions and ensure interoperability between railways.

Where gauge continuity permits, or is likely to result from constructing missing sections across borders, specific issues arise as regards the compatibility of rolling stock used in international transport, including braking systems and couplings. In this respect, the efficiency of railway operations across borders requires the use of air-braked rolling stock and compatible coupling systems.

For reference, the gauges of the Trans-Asian Railway network are as follows:

Railway gauge of TAR member countries (mm)				
1,000	1,067	1,435	1,520	1,676
1. Bangladesh ¹	Indonesia	1. China ²	1. Armenia	1. Bangladesh ¹
2. Cambodia		2. Democratic People's Republic of Korea	2. Azerbaijan	2. India
3. Lao People's Democratic Republic		3. Republic of Korea	3. Georgia	3. Nepal
4. Malaysia		4. Islamic Republic of Iran	4. Kazakhstan	4. Pakistan
5. Myanmar		5. Turkey	5. Kyrgyzstan	5. Sri Lanka
6. Singapore ³			6. Mongolia	
7. Thailand			7. Russian Federation	
8. Viet Nam ⁴			8. Tajikistan	
			9. Turkmenistan	
			10. Uzbekistan	

Potential members of TAR: Japan (1,067 mm gauge) and the Philippines (1,067 mm gauge).

¹ Part of railway network of the country.

² Features also a line (from/to Viet Nam) of 1,000 mm gauge.

³ Service provided by railways of Malaysia.

⁴ Features also lines of 1,435 mm gauge and dual 1,000/1,435 mm gauge.

5. Standards for container terminals

International intermodal traffic requires efficient container terminals. The international container terminals along the lines of the Trans-Asian Railway network must:

- be located as close as possible to the main trunk line so that no time is lost entering and exiting the terminal;
- be set aside from other yards so that their operations are not hampered by other shunting movements;
- offer easy access to road vehicles so as to guarantee reliability of the road-rail interface;
- have track of sufficient length at loading/unloading area to reduce the need for shunting;

- be equipped with equipment comprising of gantry cranes, straddle-carriers, top-lifters and/or reach-stackers able to handle ISO containers of at least 20-foot dimension in length;
- make provisions for possible expansion;
- offer Customs facilities for the clearance of goods.

ความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

ประเทศภาคีสัญญา,

ตระหนักถึง ความจำเป็นในการส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งระหว่างประเทศ เชื่อมโยงกันภายในภูมิภาคเอเชีย และกับภูมิภาคข้างเคียง

ตระหนักถึง การเพิ่มขึ้นของการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศที่ได้คาดการณ์ไว้ เนื่องจากการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ ภายใต้กระบวนการโลกาภิวัตน์ที่กำลังดำเนินอยู่

อ้างถึง ความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก ในการจัดทำและดำเนินการด้านโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

พิจารณา เพื่อเป็นการกระชับความสัมพันธ์และส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย รวมทั้งสถานีและสถานีรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นความสำคัญในระดับนานาชาติ ให้สอดคล้องกับความต้องการด้านการขนส่งระหว่างประเทศ และสิ่งแวดล้อม

ตำราไว้ ซึ่งแนวคิดที่ว่า บทบาทของทางรถไฟในฐานะที่เป็นองค์ประกอบสำคัญอย่างหนึ่งของโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทรงประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นเฉพาะของประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล และประเทศที่ต้องส่งสินค้าผ่านดินแดนของประเทศอื่น

จึงได้ตกลงกันไว้ดังต่อไปนี้ :

ข้อ 1

นิยามของเส้นทางรถไฟที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ

สำหรับวัตถุประสงค์ของความตกลงนี้ ข้อความ “เส้นทางรถไฟระหว่างประเทศสายที่สำคัญ” ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 จะหมายถึง :

- ก. เส้นทางรถไฟในปัจจุบันซึ่งถูกใช้สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศอยู่เป็นประจำ
- ข. เส้นทางรถไฟทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือวางแผนไว้ว่าจะทำการก่อสร้าง ซึ่งตั้งใจไว้ว่าจะใช้สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศเป็นประจำ
- ค. เส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลหรือทะเลสาบ ระหว่างสถานีปลายทางในต่างประเทศ หรือในประเทศเดียวกัน
- ง. จุดข้ามเขตแดน สถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อเพื่อการเปลี่ยนถ่ายระหว่างทางรถไฟที่มีขนาดต่างกัน ท่าเทียบเรือ และสถานีขนส่งผู้โดยสาร ที่เชื่อมต่อด้วยระบบราง โดยมีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการชำระภาษีศุลกากร

ข้อ 2

การรับรองต่อโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

ประเทศภาคีสัญญา (ภาคี) ตามที่เห็นชอบในแนวเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศสายที่สำคัญ ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 ที่แนบท้ายความตกลงนี้ (โครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย) ว่าเป็นแผนร่วมกันสำหรับการพัฒนาเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศสายที่สำคัญ ซึ่งภาคีตั้งใจที่จะดำเนินการภายใต้กรอบแผนงานระดับประเทศของภาคี

ข้อ 3

การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

เส้นทางต่างๆ ของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย จะต้องนำไปสู่การปฏิบัติให้สอดคล้องกับหลักการที่แนะนำไว้ที่เกี่ยวกับคุณลักษณะทางเทคนิคซึ่งระบุไว้ในภาคผนวก 2 ที่แนบท้ายความตกลงนี้

ข้อ 4

ขั้นตอนการลงนามและการเข้าเป็นภาคีความตกลง

1. ความตกลงของประเทศสมาชิกคณะกรรมการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก จะเปิดให้มีการลงนาม ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี ระหว่างวันที่ 10 ถึงวันที่ 11 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2549 และหลังจากนั้นจะเปิดโอกาสให้ลงนามเพิ่มเติมได้ที่สำนักงานใหญ่องค์การสหประชาชาติ ณ นครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ระหว่างวันที่ 16 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2549 ถึงวันที่ 31 เดือนธันวาคม พ.ศ.2551
2. ประเทศเหล่านั้นจะเป็นภาคีความตกลงนี้โดย
 - ก. การลงนามโดยการให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการเห็นชอบ ตามด้วยการให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการเห็นชอบ หรือ
 - ข. การยินยอมร่วมกัน
3. การให้สัตยาบัน การยอมรับ การเห็นชอบ หรือการยินยอมร่วมกัน จะมีผลบังคับโดยการลงนามเพื่อให้สัตยาบันตามรูปแบบที่ถูกต้องของเลขาธิการใหญ่องค์การสหประชาชาติ

ข้อ 5

การมีผลบังคับใช้

1. ความตกลงนี้จะมีผลบังคับใช้หลังจากการยินยอมที่จะผูกพันโดยความตกลงนี้ ตามข้อ 4 ย่อหน้า 2 และ 3 ของรัฐบาลประเทศภาคีสมาชิกอย่างน้อย 8 ประเทศ เป็นเวลา 90 วัน
2. หากประเทศใดลงนามหรือให้สัตยาบัน การยอมรับ การเห็นชอบ หรือการยินยอมร่วมกัน หลังจากที่มีความตกลงมีผลบังคับใช้แล้ว ให้ความตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้กับประเทศนั้นใน 90 วัน หลังจากการลงนามเพื่อให้สัตยาบันดังกล่าว

ข้อ 6

คณะกรรมการด้านโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

1. คณะทำงานด้านโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย (คณะกรรมการ) จะได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก เพื่อพิจารณาการดำเนินการตามความตกลงนี้ และพิจารณาการแก้ไขเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่ถูกเสนอ ประเทศสมาชิกคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิกทุกประเทศจะเป็นสมาชิกของคณะกรรมการ

2. คณะทำงานจะมีการประชุมทุกๆ 2 ปี ประเทศภาคีสมาชิกประเทศหนึ่งประเทศใด สามารถร้องขอให้มีการประชุมคณะกรรมการเฉพาะพิเศษได้โดยการทำหนังสือแจ้งความประสงค์แก่สำนักเลขาธิการ สำนักเลขาธิการจะแจ้งสมาชิกคณะกรรมการทุกประเทศและจะจัดประชุม ถ้าประเทศภาคีไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 มีหนังสือแจ้งความยินยอมตามข้อเรียกร้องดังกล่าว ภายในระยะเวลา 4 เดือน นับจากวันที่มีหนังสือแจ้งจากสำนักเลขาธิการ

ข้อ 7

วิธีการแก้ไขเนื้อหาหลักของความตกลงฉบับนี้

1. เนื้อหาหลักของความตกลงฉบับนี้อาจแก้ไขได้ตามวิธีการที่ระบุในข้อ 7 นี้
2. ภาคีสมาชิกใดๆ สามารถเสนอให้มีการแก้ไขความตกลงฉบับนี้ได้
3. ฝ่ายเลขานุการจะต้องแจ้งเวียนเอกสารขอแก้ไขใดๆ ให้แก่ภาคีสมาชิกทั้งหมดของคณะกรรมการด้านโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชียอย่างน้อย 45 วัน ก่อนการประชุมคณะกรรมการเพื่อให้การรับรองขอแก้ไขดังกล่าว
4. การแก้ไขความตกลงนี้จะต้องได้รับการรับรองจากภาคีสมาชิกจำนวน 2 ใน 3 ของคณะกรรมการด้านโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชียที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียง โดยสำนักเลขาธิการจะต้องนำเสนอข้อแก้ไขที่ได้รับการรับรองแล้วต่อเลขาธิการสหประชาชาติเพื่อเวียนแจ้งต่อภาคีสมาชิกทั้งหมดเพื่อขอความเห็นชอบต่อไป
5. ข้อแก้ไขที่ได้รับการรับรองตามวรรค 4 ข้างต้น จะมีผลบังคับใช้ใน 12 เดือนหลังจากที่ 2 ใน 3 ของภาคีสมาชิกให้ความเห็นชอบแล้ว โดยข้อแก้ไขดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้กับภาคีสมาชิกทั้งหมด ยกเว้นภาคีสมาชิกที่ได้ประกาศไม่ยอมรับข้อแก้ไขดังกล่าวก่อนที่จะมีผลบังคับใช้ ภาคีสมาชิกใดๆ ที่ไม่ยอมรับข้อแก้ไขตามวรรคนี้สามารถส่งเอกสารแจ้งการยอมรับข้อแก้ไขต่อเลขาธิการสหประชาชาติได้ในภายหลัง ซึ่งข้อแก้ไขจะมีผลบังคับใช้กับรัฐนั้นๆ 12 เดือน หลังจากวันที่ได้ส่งมอบเอกสารการยอมรับข้อแก้ไขนั้นแล้ว

ข้อ 8

แนวทางการแก้ไขภาคผนวก 1 ของความตกลง

1. ภาคผนวก 1 ของความตกลงฉบับนี้อาจมีการแก้ไขได้ตามวิธีการที่ระบุไว้ในข้อ 8 นี้
2. สำหรับวัตถุประสงค์ของข้อ 8 “ภาคีที่เกี่ยวข้องโดยตรง” คือ ภาคีที่มีอาณาเขตตั้งอยู่ในส่วนที่เสนอขอแก้ไข

3. การแก้ไขซึ่งจะเปลี่ยนแนวสถานียาขแดนอาจเสนอขอแก้ไขโดยภาคีที่เกี่ยวข้องโดยตรงภายหลังการหารือร่วมกับหรือได้รับเอกสารจากประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้พรมแดนร่วมกัน ซึ่งได้รับผลกระทบจากการเสนอขอแก้ไขดังกล่าว

4. ภาคีที่เกี่ยวข้องโดยตรงใดๆ อาจจะเสนอขอแก้ไขที่ไม่ได้เปลี่ยนแปลงสถานียาขแดน

5. ข้อความการแก้ไขที่เสนอโดยประเทศภาคีต่างๆ จะต้องแจ้งเวียนให้สมาชิกทั้งหมดของคณะทำงานโดยสำนักเลขาธิการเป็นเวลาอย่างน้อย 45 วัน ก่อนที่จะมีการประชุมคณะทำงานเพื่อการยอมรับข้อเสนอแนะ

6. การแก้ไขจะต้องเป็นที่ยอมรับจากคณะทำงานโดยเสียงส่วนใหญ่ของประเทศภาคีที่เข้าร่วมลงมติการแก้ไขที่ได้รับการยอมรับแล้ว ทางสำนักเลขาธิการจะประสานไปยังเลขาธิการใหญ่องค์การสหประชาชาติ เพื่อแจ้งให้ประเทศภาคีสมาชิกทั้งหมดทราบ

7. การแก้ไขที่ได้รับการรับรองตามย่อหน้า 6 ของข้อ 8 นี้ จะถือว่าได้รับการยอมรับ หากในระยะเวลา 6 เดือน นับจากวันที่ได้รับแจ้งมีประเทศภาคน้อยกว่าหนึ่งในสามแจ้งคัดค้านการแก้ไขต่อเลขาธิการใหญ่องค์การสหประชาชาติ

8. การแก้ไขที่ได้รับการรับรองตามย่อหน้า 7 ของข้อ 8 นี้ จะมีผลบังคับใช้กับทุกประเทศภาคีภายในเวลา 3 เดือน หลังจากการหมดเวลาในช่วง 6 เดือน ตามที่ได้ระบุไว้ในย่อหน้าที่ 7

ข้อ 9

แนวทางการแก้ไขภาคผนวก 2 ของความตกลง

1. ภาคผนวก 2 ของความตกลงฉบับนี้อาจมีการแก้ไขได้ตามที่ระบุในข้อ 9 นี้

2. ภาคีสมาชิกสามารถเสนอขอแก้ไขได้

3. สำนักเลขาธิการจะต้องแจ้งเวียนแจ้งข้อความของข้อเสนอขอแก้ไขใดๆ ให้แก่ประเทศสมาชิกของคณะทำงานทั้งหมดเป็นเวลาอย่างน้อย 45 วัน ก่อนที่จะมีการประชุมคณะทำงานเพื่อให้ออมรับข้อเสนอแนะ

4. การแก้ไขจะเป็นที่ยอมรับโดยการลงมติของคณะทำงานเสียงส่วนใหญ่ของประเทศภาคีที่ร่วมลงมติการแก้ไขที่ได้รับการยอมรับนั้น สำนักเลขาธิการจะประสานไปยังเลขาธิการใหญ่องค์การสหประชาชาติ เพื่อแจ้งเวียนไปทุกประเทศภาคีสมาชิกให้รับทราบการแก้ไขที่ได้รับการยอมรับนั้น

5. การแก้ไขที่ได้รับการรับรองตามย่อหน้า 4 ของข้อ 9 นี้ จะถือว่าได้รับการยอมรับ หากระหว่างช่วงระยะเวลา 6 เดือน หลังจากที่ได้รับแจ้ง มีประเทศภาคน้อยกว่าหนึ่งในสาม แจ้งคัดค้านการแก้ไขต่อเลขาธิการใหญ่องค์การสหประชาชาติ

6. การแก้ไขที่ได้รับการรับรองตามย่อหน้าที่ 5 ของข้อ 9 นี้ จะมีผลบังคับใช้ภายในระยะเวลา 3 เดือน นับจากครบกําหนดเวลา 6 เดือน ตามระบุในย่อหน้า 5 ของข้อ 9 นี้

ข้อ 10

การตั้งข้อสงวน

การตั้งข้อสงวนไม่อาจกระทำได้ตามข้อกำหนดของความตกลงฉบับนี้ ยกเว้นตามความในข้อ 13 วรรค 5

ข้อ 11

การเพิกถอนจากความตกลง

ประเทศภาคีใดอาจจะเพิกถอนจากความตกลงนี้ โดยการแจ้งเป็นหนังสือถึงเลขาธิการใหญ่องค์การสหประชาชาติ การเพิกถอนดังกล่าวจะมีผล 12 เดือนหลังจากวันที่เลขาธิการใหญ่องค์การสหประชาชาติ ได้รับการแจ้งนั้น

ข้อ 12

การสิ้นสุดการใช้ความตกลง

ความตกลงนี้จะมีผลยุติการบังคับใช้ ถ้าจำนวนประเทศที่เข้าเป็นภาคีมีจำนวนน้อยกว่า 8 ประเทศ เป็นระยะเวลาต่อเนื่องกัน 12 เดือน ในกรณีนี้สำนักเลขาธิการจะต้องแจ้งต่อภาคีสมาชิกเพื่อทราบด้วย ทั้งนี้ ความตกลงฉบับนี้จะมีผลอีกครั้งหากประเทศภาคีสมาชิกมีจำนวน 8 ประเทศ

ข้อ 13

การระงับข้อพิพาท

1. ข้อพิพาทใดๆ ระหว่างสองประเทศหรือมากกว่า ที่เกี่ยวกับการแปลความหมาย หรือการนำความตกลงนี้ และประเทศที่พิพาทกันนั้นไม่สามารถหาข้อยุติได้โดยการเจรจา หรือการปรึกษากัน ข้อพิพาทนั้นจะต้องถูกนำเข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ย ถ้าประเทศที่เกิดข้อพิพาทนั้นร้องขอ ข้อพิพาทนั้นจะต้องถูกนำเสนอต่อผู้ไกล่เกลี่ยจำนวน 1 รายหรือมากกว่า ซึ่งถูกเลือกโดยความยินยอมพร้อมใจกันทั้งสองฝ่าย ถ้าประเทศที่พิพาทนั้นไม่ประสบความสำเร็จในการตกลงเลือกผู้ไกล่เกลี่ยได้ภายในเวลา 3 เดือน หลังจากการร้องขอให้มีการกระบวนการไกล่เกลี่ย ประเทศที่เกิดข้อพิพาทนั้นๆ ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจจะร้องขอให้เลขาธิการใหญ่องค์การสหประชาชาติ เป็นผู้แต่งตั้งผู้ไกล่เกลี่ยจำนวน 1 ราย ที่ข้อพิพาทจะถูกส่งไปให้

2. คำแนะนำของผู้ไกล่เกลี่ยจำนวน 1 รายหรือหลายรายที่ได้รับการแต่งตั้งตามย่อหน้า 1 ของข้อ 13 นี้ ขณะที่ยังไม่เป็นข้อผูกพันเป็นลายลักษณ์อักษร จะเป็นพื้นฐานสำหรับการพิจารณาใหม่อีกครั้งหนึ่ง โดยประเทศภาคีที่มีการพิพาทกันนั้น

3. โดยความเห็นร่วมกัน ประเทศที่เกิดข้อพิพาทอาจจะเห็นชอบล่วงหน้าที่จะยอมรับคำแนะนำจากผู้ไกล่เกลี่ยจำนวน 1 รายหรือหลายรายนั้นๆ ในฐานะที่เป็นข้อผูกพัน

4. ย่อหน้า 1, 2 และ 3 ของข้อนี้ จะต้องไม่ถูกแปลความเพื่อจะกีดกันมาตรการอื่นๆ สำหรับการยุติข้อพิพาท ซึ่งได้รับความเห็นชอบร่วมกันระหว่างประเทศภาคีที่มีข้อพิพาทกันนั้น

5. ขณะที่ลงนามในเอกสารเพื่อให้สัตยาบัน การยอมรับ การเห็นชอบและการยินยอมร่วมกันนั้น ประเทศใดๆ อาจจะไม่อ้างสิทธิโดยระบุว่า ขอสงวนสิทธิ์ที่จะไม่พิจารณาว่าถูกผูกมัดโดยข้อบัญญัติแห่งข้อ 13 ที่เกี่ยวข้องกับการไต่ถ้อยคำนี้ ประเทศภาคีสมาชิกอื่นๆ ก็จะไม่ถูกผูกพันโดยบทบัญญัติแห่งข้อ 13 นี้ ที่เกี่ยวข้องกับการไต่ถ้อยคำตามที่ประเทศภาคีใดๆ นั้นได้อ้างสงวนสิทธิ์เช่นนั้นไว้

ข้อ 14

ข้อจำกัดต่อการใช้ความตกลง

1. ไม่มีสิ่งใดในความตกลงนี้จะถูกแปลความให้เป็นการป้องกันมิให้ประเทศภาคีสมาชิกหนึ่งๆ กระทำการในสิ่งที่สอดคล้องกับข้อกำหนดของกฎบัตรแห่งสหประชาชาติ และจำกัดไว้สำหรับสถานการณ์ฉุกเฉิน ซึ่งประเทศภาคีพิจารณาว่าเป็นความจำเป็นสำหรับความมั่นคงภายนอกหรือภายใน
2. ประเทศภาคีต้องพยายามอย่างเต็มความสามารถเพื่อพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย ให้เป็นไปตามความตกลงฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม ไม่มีสิ่งใดในความตกลงนี้จะถูกแปลความให้เป็นการยอมรับในพันธะโดยประเทศภาคีถึงการอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านอาณาเขต

ข้อ 15

ภาคผนวกของความตกลง

ภาคผนวก 1 และ 2 ที่แนบท้ายความตกลงจะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้

ข้อ 16

สำนักเลขาธิการของความตกลง

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก จะได้รับการแต่งตั้งให้ทำหน้าที่สำนักเลขาธิการของความตกลงนี้

ข้อ 17

การเก็บรักษาความตกลง

เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ จะได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้เก็บรักษา ความตกลงนี้

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ การลงนามข้างท้ายนี้ ซึ่งผู้มีอำนาจโดยถูกต้องได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ เปิดให้ลงนาม สำหรับการลงนามวันที่ เดือน..... พ.ศ. 2549 ณ โดยจัดทำเป็น ภาษาจีน ภาษาอังกฤษ และภาษารัสเซีย ซึ่งทั้ง 3 ฉบับ มีความเหมือนกันทุกประการ

ภาคผนวก 1

โครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

โครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศสายที่สำคัญ ดังแสดงด้านล่างนี้

รูปแบบพื้นฐานการอธิบายเส้นทางเหล่านั้นของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย ในแต่ละประเทศจะใช้เป็นตัวอักษรหนา กับสถานีเริ่มต้นและสถานีปลายทาง ตามรายการแนวดิ่ง เส้นทางสายแยกจะอธิบายไว้ทางด้านขวาของสถานีชุมทาง เส้นทางสายแยกย่อยไปอีกจะแสดงเป็นย่อหน้าทางด้านล่างของเส้นทางสายแยกแรก ทุกเส้นทางมีความสำคัญเท่าเทียมกันในการเป็นโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

เมื่อเส้นทางมีจุดเริ่มต้น หรือสิ้นสุดอยู่ที่จุดพรมแดน สถานีแรกหรือสถานีสุดท้ายที่อยู่บนเส้นทางนั้น จะถูกแสดงในวงเล็บโดยที่ขึ้นก่อนและตามหลัง ด้วยชื่อของสถานีพรมแดน และชื่อของประเทศเพื่อนบ้าน ใกล้เคียงที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง

ชื่อของสถานีที่มีการใช้ประโยชน์ในลักษณะเฉพาะที่อยู่บนเส้นทาง จะตามด้วยการระบุการใช้ประโยชน์ในลักษณะตัวอักษรเฉียงภายในวงเล็บ ซึ่งลักษณะการใช้ประโยชน์ต่างๆ ได้แก่

- (สถานีชายแดน)
- (จุดเปลี่ยนขนาดทาง)
- (ชุมทาง)
- (จุดเชื่อมโยงทางทะเล), และ
- (ท่าเทียบเรือ)

สถานีที่มีการรับส่งตู้สินค้า ซึ่งมีการยกขนตู้สินค้า ทั้งหมดตามมาตรฐานขององค์การมาตรฐานนานาชาติและขนาดไม่ได้ตามมาตรฐานขององค์การมาตรฐานนานาชาติ ซึ่งระบุไว้ในภาคผนวก 2 ได้แสดงไว้โดยการขีดเส้นใต้

เส้นทางช่วงที่ขาดตอนจะถูกระบุในวงเล็บรูปสี่เหลี่ยม

ภาคผนวก 2

หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับคุณลักษณะทางเทคนิคของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

1. ทั่วไป

การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย ตามที่ได้อธิบายไว้ในภาคผนวก 1 ของความตกลง จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับคุณลักษณะทางเทคนิค ตามที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้ ประเทศภาคีสมาชิกจะต้องกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์เหล่านี้ ทั้งในการก่อสร้างทางใหม่และการยกระดับและปรับปรุงทางเดิมที่มีอยู่

2. ความจุของทาง

เส้นทางรถไฟระหว่างประเทศที่สำคัญจะต้องจัดให้มีความจุของทางที่เพียงพอเพื่อที่จะให้มีการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรางที่มีประสิทธิภาพ มีความเชื่อถือได้และประหยัด

3. เขตบรรทุกของล้อเลื่อน

เนื่องจากว่าโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย จะเป็นส่วนประกอบสำคัญในการกำหนดโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศอย่างบูรณาการ สำหรับประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ดังนั้นทางรถไฟที่มีอยู่เดิมของโครงข่ายนี้ที่ใดที่จำเป็น จะต้องได้รับการยกระดับให้ได้ตามมาตรฐาน และเส้นทางในอนาคตจะต้องก่อสร้างให้ได้ตามมาตรฐาน เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งตู้บรรทุกสินค้าตามมาตรฐานขององค์การมาตรฐานนานาชาติ ที่มีความยาวอย่างน้อย 20 ฟุต หรือมากกว่า

4. ความสอดคล้องกันของการเดินรถไฟระหว่างประเทศ

ข้อกำหนดทางเทคนิคจะทำให้แน่ใจว่าการขนส่งระหว่างประเทศของสินค้า และตู้บรรทุกสินค้าตลอดเส้นทางรถไฟที่สำคัญระหว่างประเทศจะมีความต่อเนื่องตลอดเส้นทาง ดังนั้นเส้นทางรถไฟรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง และเครื่องมือจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดระหว่างประเทศ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆสำหรับการขนส่งและเปลี่ยนถ่ายขบวนรถไฟขนาดเล็ก ที่บรรทุกสินค้านอกจากสินค้าอื่นๆ เช่น ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม, ถ่านหิน, สินแร่, ซีเมนต์ และธัญพืช

ประเทศภาคีจะต้องตระหนักถึง ข้อกำหนดทางเทคนิคของประเทศที่มีเขตแดนติดต่อกันรวมถึงประเทศอื่นๆ ที่เส้นทางรถไฟระหว่างประเทศสายที่สำคัญนั้นผ่าน และจะต้องพยายามที่จะยกระดับเส้นทางในประเทศเพื่อที่จะขจัดข้อจำกัดทางเทคนิค และทำให้แน่ใจในความสอดคล้องกันของการเดินรถไฟระหว่างรถไฟของประเทศต่างๆ

ที่ใดที่ขนาดทางเท่ากันและทางมีความต่อเนื่องกันอยู่แล้ว หรือที่จะต่อเนื่องกันในอนาคตอันใกล้ซึ่งเป็นผลจากการก่อสร้างทางช่วงที่ขาดตอนข้ามเขตแดน ประเด็นเฉพาะต่างๆที่เกิดขึ้นจะเป็นในส่วนของการเข้ากันได้ของล้อเลื่อนที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ รวมทั้งระบบห้ามล้อและขอฟ่วง ในประเด็นนี้ ประสิทธิภาพของการเดินรถไฟข้ามแดนต้องการการใช้ล้อเลื่อนที่มีระบบห้ามล้อแบบลมอัดและขอฟ่วงที่สามารถเข้าเชื่อมต่อกันได้

เพื่อเป็นการอ้างอิง ขนาดทางของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย มีดังนี้

ขนาดทางรถไฟของประเทศสมาชิกโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย (มิลลิเมตร)				
1,000	1,067	1,435	1,520	1,676
1. บังกลาเทศ ¹ 2. กัมพูชา 3. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 4. มาเลเซีย 5. พม่า 6. สิงคโปร์ ³ 7. ประเทศไทย 8. เวียดนาม ⁴	อินโดนีเซีย	1. จีน ² 2. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี 3. สาธารณรัฐเกาหลี 4. สาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน 5. ตุรกี	1. อาร์มีเนีย 2. อาเซอร์ไบจาน 3. จอร์เจีย 4. คาซัคสถาน 5. กีร์กีสถาน 6. มองโกเลีย 7. สหภาพรัสเซีย 8. ทาจิกิสถาน 9. เติร์กเมนิสถาน 10. อุซเบกิสถาน	1. บังกลาเทศ ¹ 2. อินเดีย 3. เนปาล 4. ปากีสถาน 5. ศรีลังกา

ประเทศที่มีศักยภาพที่จะเข้าเป็นสมาชิกของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย : ประเทศญี่ปุ่น (ขนาดทาง 1,067 มม.) และฟิลิปปินส์ (ขนาดทาง 1,067 มม.)

- ¹ เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางรถไฟของประเทศ
- ² มีอยู่ 1 เส้นทาง (เชื่อมกับประเทศเวียดนาม) มีขนาดทาง 1,000 มม.
- ³ ให้การบริการโดยการรถไฟมาเลเซีย
- ⁴ มีทางขนาด 1,435 มม. ด้วยและมีทางแบบ 2 ขนาด 1,000 มม./ 1,435 มม.วางอยู่บนหมอนขูดเดียวกัน

5. มาตรฐานสำหรับสถานีรับส่งผู้สินค้า

การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศต้องการสถานีรับส่งผู้สินค้าที่มีประสิทธิภาพ สถานีรับส่งผู้สินค้านี้ระหว่างประเทศที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชียจะต้อง

- ตั้งอยู่ในที่ซึ่งใกล้ที่สุดที่เป็นไปได้กับเส้นทางหลัก เพื่อที่จะไม่เป็นการเสียเวลาในการเข้า- ออก จากสถานีรับส่งผู้สินค้า
- ตั้งอยู่คนละด้านของทางประธานกับย่านที่ใช้ประโยชน์เพื่อการอื่นๆ เพื่อว่าการปฏิบัติการยกผู้สินค้าของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชียจะไม่ถูกกีดขวางจากการสับเปลี่ยนขบวนรถ

- ให้มีการเข้าถึงของรถบรรทุกโดยง่าย เพื่อรับประกันความเชื่อถือได้ของการเชื่อมต่อระหว่างถนนและทางรถไฟ

- ให้มีความยาวของทางที่เพียงพอในบริเวณที่มีการขนถ่ายตู้สินค้า เพื่อลดความต้องการของการสับเปลี่ยนขบวนรถ

- ติดตั้งอุปกรณ์ประกอบด้วย บันจันชนิดโครงเลื่อนบนราง , บันจันยกตู้สินค้าชนิดร่อมบนราง , รถยกตู้สินค้าจากด้านบน และ/หรือรถยกตู้สินค้าชนิดแขนยื่น ให้เป็นตามมาตรฐานขององค์การมาตรฐานนานาชาติ สำหรับตู้สินค้าที่มีความยาวอย่างน้อย 20 ฟุต

- จัดเตรียมสำหรับความเป็นไปได้ที่จะมีการขยาย

- จัดให้มีบริการศุลกากรสำหรับการเสียภาษีสินค้าขาเข้าและขาออก

เส้นทางรถไฟสายเอเชียที่ผ่านประเทศไทย

หนองคาย - ปาดังเบซาร์

(ท่านาแล้ง , สปป.ลาว)

หนองคาย (สถานีชายแดน)

บัวใหญ่ (ชุมทาง)

- [นครพนม (สถานีชายแดน) - ท่าแขก (สปป.ลาว)]
- [มุกดาหาร (สถานีชายแดน) - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)]

แก่งคอย (ชุมทาง)

- นครราชสีมา - อุบลราชธานี - [ชื่องเม็ก (สถานีชายแดน)
- (ปากเซ, สปป.ลาว)]

บ้านภาชี (ชุมทาง)

- นครสวรรค์ (ชุมทาง) - เด่นชัย (ชุมทาง) - เชียงใหม่
- [นครสวรรค์ - แม่สอด (สถานีชายแดน) - (เมียวดี, พม่า)]
- [เด่นชัย - เชียงราย - แม่สาย (สถานีชายแดน) - (ท่าจี้เหล็ก, พม่า)]

บางซื่อ (ชุมทาง)

- ลาดกระบัง - ฉะเชิงเทรา (ชุมทาง) - ศรีราชา (ชุมทาง) -
- เขาชีจรรย์ (ชุมทาง) - ตัดหิน (จุดเชื่อมต่อทางทะเล)
- ฉะเชิงเทรา (ชุมทาง) - อนุรักษ์ประเทศ - คลองลึก (สถานี
- ชายแดน) - [(บ่อเป็ด, กัมพูชา)]
- ศรีราชา - แหลมฉบัง (จุดเชื่อมต่อทางทะเล)
- เขาชีจรรย์ - มาบตาพุด (จุดเชื่อมต่อทางทะเล)

หนองปลาตุก (ชุมทาง)

- น้ำตก - [ด่านเจดีย์สามองค์ (สถานีชายแดน) - (ธัญชาชัย,
- พม่า)]

หาดใหญ่ (ชุมทาง)

- สุไหงโกลลก (สถานีชายแดน) - (รันตู ปันจาง, มาเลเซีย)

ปาดังเบซาร์ (สถานีชายแดน)

(ปาดังเบซาร์, มาเลเซีย)

ที่ กต 0805/ 490



กระทรวงการต่างประเทศ
ถนนศรีอยุธยา กรุงเทพฯ 10400

8 มิถุนายน 2549

เรื่อง การลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0204/2427 ลงวันที่ 21 มีนาคม 2549

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงการต่างประเทศพิจารณาให้ข้อคิดเห็นในการเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชียเพื่อประกอบการพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กรมสนธิสัญญาและกฎหมายพิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

1. ไม่มีข้อขัดข้องต่อการเข้าเป็นภาคีความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย หากเป็นนโยบายของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องที่จะรับประกันกรณีตามความตกลงดังกล่าวและสามารถปฏิบัติตามได้ภายใต้กฎหมายภายในที่มีอยู่

2. ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 1 ตุลาคม 2545 "ข้อ 3 หากผู้ลงนามความตกลงมิใช่นายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ บุคคลผู้ลงนามต้องได้รับมอบอำนาจโดยหนังสือมอบอำนาจ (Full Powers) ซึ่งออกให้โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ทั้งนี้ เป็นไปตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ข้อ 7 ซึ่งเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศด้วย" ดังนั้น จึงต้องขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เพื่อลงนามและให้สัตยาบันความตกลงดังกล่าว ซึ่งเมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามข้อเสนอของหน่วยงานเจ้าของเรื่องแล้ว หน่วยงานดังกล่าวจะต้องขอให้กระทรวงการต่างประเทศจัดทำหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) และสัตยาบันสาร (Instrument of Ratification) ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศสำหรับการเข้าเป็นภาคีความตกลงดังกล่าวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

กองสนธิสัญญา

โทร. 0 2643 5000 ต่อ 1114

โทรสาร 0 2643 5030

(นายปิยวัชร นิยมฤกษ์)

รองปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

หัวหน้ากลุ่มภารกิจส่งเสริมกิจการต่างประเทศ