



DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch_XI.B.34

VOLUME : VOL-1

CHAPTER : Chapter XI. Transport and Communications. B. Road Traffic

TITLE : 34. Intergovernmental Agreement on the Asian Highway
Network. Bangkok, 18 November 2003



亚洲公路网政府间协定

**INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON THE
ASIAN HIGHWAY NETWORK**

**МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО СЕТИ
АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**



亚洲公路网政府间协定

缔约各方，

意识到需要促进和发展亚洲及其与周边地区的国际公路运输，

忆及联合国亚洲及太平洋经济社会委员会成员在亚洲公路网的规划和投入运营方面的合作，

考虑到为加强联合国亚洲及太平洋经济社会委员会成员之间的关系并推动它们之间的国际贸易和旅游事业，必须根据国际运输和环境的要求并着眼于采用高效率国际多式联运发展亚洲公路网，

继续合作努力促进在亚洲内部以及亚洲与周边地区之间的国际公路运输的规划、发展和改进，

达成协议如下：

第一条

亚洲公路网的采用

缔约各方采用本协定附件一所载明的拟议公路网（以下简称“亚洲公路网”），作为他们在其国家规划框架内发展具有国际重要性的公路线路的协调计划。

第二条

亚洲公路网的定义

附件一所载明的亚洲公路网由亚洲境内具有国际重要性的公路线路组成，包括大幅度穿越一个以上次区域的公路线路，在次区域内的公路线路，包括连接周边次区域的公路线路，以及在成员国境内的公路线路。

第三条

亚洲公路网的发展

亚洲公路网线路应符合本协定附件二所载明的分级和设计标准。

第四条

亚洲公路网的标志

一、亚洲公路网线路应依照本协定附件三所载明的线路标志标明。

二、自本协定根据第六条对有关国家生效之日起五（5）年内，应在亚洲公路网所有线路上设置符合本协定附件三所载明的线路标志。

第五条

签署本协定和成为本协定缔约方的程序

一、本协定向联合国亚洲及太平洋经济社会委员会成员国开放供签署，从二〇〇四年四月二十六日至二十八日在中国上海；嗣后从二〇〇四年五月一日直至二〇〇五年十二月三十一日，在纽约联合国总部。

二、各国可通过以下方式成为本协定的缔约方：

- （a）最后正式签署；
- （b）须经批准、接受或核准的签字，随后加以批准、接受或核准；或
- （c）加入。

三、批准、接受、核准或加入须向联合国秘书长交存正式文书方可生效。

第六条

本协定的生效

一、本协定应在至少八（8）个国家的政府根据第五条第二款同意接受本协定的约束之日起第九十天生效。

二、对在本协定生效条件满足之日以后最后正式签署或交存批准、接受、核准或加入文书的国家，本协定将在其最后正式签署或交存上述文书之日起九十（90）天后对其生效。

第七条

亚洲公路工作组

一、联合国亚洲及太平洋经济社会委员会须设立一个亚洲公路工作组，以审议本协定的执行情况 and 任何修订建议。联合国亚洲及太平洋经济社会委员会的所有成员国均是工作组的成员。

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

第八条

修订本协定正文的程序

一、对本协定的正文可通过本条规定的程序进行修订。

二、任何缔约方均可提出对本协定的修订建议。

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

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

五、根据本条第四款获得通过的修正案，得在获得三分之二缔约方的接受十二(12)个月后生效。除在修正案生效之前就宣布不接受修正案的缔约方之外，修正案对所有缔约方生效。任何根据本款宣布不接受业已通过的修正案的缔约方可在此后任何时候向联合国秘书长交存对该修正案的接受书。该修正案得在上述接受书交存之日起十二(12)个月之后对该国生效。

第九条

修订本协定附件一的程序

一、对本协定附件一可根据本条所规定的程序进行修订。

二、任何缔约方在与直接有关的邻国磋商并得到其同意后，均可提出修订建议，但不改变国际边境过境口的国内线路走向的修改建议除外。

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

四、修正案须获得亚洲公路工作组出席并投票的缔约方的多数通过。秘书处须将业经通过的修正案转交联合国秘书长，并由后者通报所有缔约方。

五、根据本条第四款通过的任何修正案如在通知之日起六(6)个月内无直接有关的缔约方通知联合国秘书长其反对该项修正，则被视为接受。

六、根据本条第五款接受的任何修正案在本条第五款提及的六个月期满后三(3)个月后对所有缔约方生效。

七、以下被认为是直接有关的缔约方：

(一)如有新增的大幅度穿越一个以上次区域的亚洲公路线路或对现有这种线路的调整，其领土被这类线路穿越的任何缔约方；以及

(二)在次区域境内如有新增的亚洲公路线路（包括与周边次区域相连的线路以及在成员国境内的线路）或对现有这类线路的修改的情况，与该提出要求的国家相毗连的其领土被那条线路穿越或该线路与穿越其领土的大幅度穿越一个以上次区域的亚洲公路线路相连的任何缔约方，而无论这段线路是新增的或是将修改的。就本项而言，在大幅度穿越一个以上次区域的亚洲公路通往出海口线路上或上文规定的线路上，在其各自领土有该出海通道终端的两个缔约方，也可被视为是相毗连的。

八、为根据本条第五款表达反对意见的目的，秘书处须将修正案直接涉及的缔约方名单和修订案文一并转交联合国秘书长。

第十条

修订本协定附件二和附件三的程序

一、对本协定附件二和附件三可根据本条所规定的程序进行修订。

二、任何缔约方均可提出修订建议。

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

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

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

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

第十一条

保留

除第十四条第五款规定的情况外，对本协定的任何条款均不得提出保留。

第十二条

退出本协定

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

第十三条

本协定停止生效

若缔约方的数目在任何连续十二（12）个月内少于八（8）个，本协定将停止生效。

第十四条

争端的解决

一、若两个或两个以上的缔约方就本协定的解释或适用存在任何争端，而争端各方无法通过谈判或协商解决，可在争端任何一方的要求下提交给争端各方相互同意选定的一位或多位调解人进行调解。在提出调解要求之后三（3）个月内，如争端各方未能就一位或多位调解人的人选达成一致意见，任何一缔约方均可要求联合国秘书长指定单一的调解人，向其提交争端。

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

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

四、本条第一、二、三款不得解释为排除争端各方相互同意的解决争端的其它措施。

五、任何国家在最后正式签署或交存其批准、接受、核准或加入文书时，可交存一份保留，声明其并不认为自己受本条关于调解的规定的约束。其它缔约方对于与交存这一保留的任何缔约方相关的调解不受本条规定的约束。

第十五条

对本协定适用的限制

一、本协定内任何规定不得理解为阻止缔约方采取它认为对其外部或内部安全所必要的符合联合国宪章规定并限于紧急事态的行动。

二、各缔约方须尽力在各自预算和其他形式的资金范围内，依照各自的法律和法规，根据本协定发展亚洲公路网。

三、本协定内任何规定不得理解为任何缔约方接受允许货运和客运交通通过其领土的义务。

第十六条

通知缔约方

除本协定第七、八、九、十条所规定的通知和第十四条所规定的保留以外，联合国秘书长须向缔约方和第五条所提及的其它国家通报以下内容：

(一)第五条所规定的最后正式签署、批准、接受、核准和加入情况；

(二)根据第六条本协定生效的日期；

(三)根据第八条第五款，第九条第六款以及第十条第六款的规定，本协定修正案生效日期；

(四)根据第十二条规定的协定的退出情况；

(五)根据第十三条规定的本协定的终止。

第十七条

本协定的附件

本协定的附件一、二、三构成本协定不可分割的组成部分。

第十八条

协定秘书处

联合国亚洲及太平洋经济社会委员会担任本协定秘书处。

第十九条

本协定交存秘书长

本协定原件将交存联合国秘书长，由其向本协定第五条所提及的所有国家发送核对无误的副本。

下列签署人经正式授权签署本协定，以昭信守。

本协定于二〇〇四年四月二十六日在中国上海开放签署，用中文、英文和俄文写成，各一份，三种文本同等作准。

附件一
亚洲公路网

- 一、亚洲公路网由亚洲境内具有国际重要性的公路线路构成，包括大幅度穿越东亚和东北亚、南亚和西南亚、东南亚以及北亚和中亚等一个以上次区域的公路线路；在次区域范围内、包括那些连接周边次区域的公路线路；以及成员国境内的那些亚洲公路线路，它们通向：(一) 各首府；(二) 主要工农业中心；(三) 主要机场、海港与河港；(四) 主要集装箱站点；(五) 主要旅游景点。
- 二、线路编号以“AH”开头，表示“亚洲公路”，后面接一个一位数、两位数或三位数。
- 三、从1到9的一位数线路编号分配给大幅度穿越一个以上次区域的亚洲公路各线路。
- 四、两位数和三位数的线路编号用于标明次区域范围内的线路，包括那些连接周边次区域以及成员国境内的公路线路，如下所示：
 - (一) 10-29 和 100-299 号线路编号分配给东南亚次区域，包括文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、马来西亚、缅甸、菲律宾、新加坡、泰国和越南；
 - (二) 30-39 和 300-399 号线路编号分配给东亚和东北亚次区域，包括中国、朝鲜民主主义人民共和国、日本、蒙古、大韩民国和俄罗斯联邦（远东）；¹
 - (三) 40-59 和 400-599 号线路编号分配给南亚次区域，包括孟加拉国、不丹、印度、尼泊尔、巴基斯坦和斯里兰卡；
 - (四) 60-89 和 600-899 号线路编号分配给北亚、中亚及西南亚，包括阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、格鲁吉亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯联邦¹、塔吉克斯坦、土耳其、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。

亚洲公路线路一览表

大幅穿越一个以上次区域的亚洲公路线路

亚洲公路 线路号	线 路
AH1	东京—福冈—轮渡—釜山—庆州—大邱—大田—汉城—茂山—开城—平壤—新义州— <u>丹东—沈阳—北京—石家庄—郑州—信阳—武汉—长沙—湘潭—广州（—深圳）—南宁—友谊关—Huu Nghi—同登—河内—永安—东河—顺化—岷港—会安—芽庄—边和（—头顿）—胡志明市—Moc Bai—巴维—金边—波贝—亚兰—甲民武里—Hin Kong—邦巴因（—曼谷）—北榄坡—达府—湄索—渺瓦底—勃亚基（—仰光）—密铁拉—曼德勒—德穆—Moreh—Imphal—科希马—迪马布尔—Nagaon—焦拉巴特（—Guwahati）—西隆—道基—Tamabil—锡尔赫特—Katchpur—达卡—杰索尔—贝纳博尔—本冈—Kolkata—伯尔希—坎普尔—阿格拉—新德里—Attari—Wahgah—拉合尔—拉瓦尔品第（—伊斯兰堡）—哈桑阿卜杜勒—白沙瓦—多尔汗—喀布尔—坎大哈—迪拉腊姆—赫拉特—伊斯兰卡拉—多加伦—马什哈德—萨卜泽瓦尔—达姆甘—塞姆南—德黑兰—加兹温—大不里士—Iveoqlu—巴扎尔甘—Gurbulak—多乌巴亚泽特—阿什卡莱—雷法希耶—锡瓦斯—安卡拉—Eyvoghi—盖雷代—伊斯坦布尔—Kapikule—保加利亚边境</u>
AH2	登巴萨—泗水（苏腊巴亚）—梭罗（苏拉卡尔塔）—三宝壟—Cikampek（—万隆）—雅加达—默拉克（孔雀港）—轮渡—新加坡—Senai Utara—芙蓉—吉隆坡—北海（巴特沃思）—Bukit Kayu Hitam—沙道—合艾—曼谷—邦巴因—北榄坡—达府—清莱—湄赛—大其力—Kyaing Tong—密铁拉—曼德勒—德穆—Moreh—Imphal—科希马—迪马布尔—Nagaong—焦拉巴特（—Guwahati）—西隆—道基—Tamabil—锡尔赫特—Katchpur—达卡—Hatikamrul—Banglabandha—西里古里—Kakarbhitta—Pathlaiya—Narayanghat—Kohalpur—马亨德拉格尔—Bramhadev Mandi—本巴萨—兰布尔—新德里—Attari—Wahgah—拉合尔—木尔坦—罗赫里—奎达—塔夫坦—Mirajaveh—扎黑丹—克尔曼—阿纳尔—亚兹德—Salafchegan（—德黑兰）—萨韦—哈马丹—霍斯拉维
AH3	乌兰乌德—Kyahta—Altanbulag—Darkhan—乌兰巴托—纳莱哈—Choir—赛音山达—扎门乌德—二连浩特—北京—塘沽 <u>上海—杭州—南昌—湘潭—贵阳—昆明—景洪（—打洛—勐腊—Kyaing Tong）—磨憨—波乔—Nateuy—会晒—清孔—清莱</u>
AH4	新西伯利亚—巴尔瑙尔—Tashanta—Ulaanbaishint—科布多—Yarantai 乌鲁木齐—喀什—红其拉甫—Khunjerab—哈桑阿卜杜勒—拉瓦尔品第（—伊斯兰堡）—拉合尔—木尔坦—罗赫里—海得拉巴—卡拉奇

AH5	上海—南京—信阳—西安—兰州—吐鲁番—乌鲁木齐—奎屯—精河—霍尔果斯—阿拉木图—卡斯克连—科尔达—格奥尔吉耶夫卡—比什凯克—卡拉巴尔塔—恰尔多瓦—梅尔克 Shymkent—Zhibek Zholy—切尔尼亚夫卡—塔什干—锡尔达里亚—撒马尔罕—Navoi—布哈拉—阿拉特—Farap—Turkemenbashi—马雷—Tejen—阿什哈巴德—Serder—土库曼巴什—轮渡—巴库—阿拉特—Gazi Mammed—甘贾—哈萨克—红桥—第比利斯—姆茨赫塔—哈舒里—Senaki—波季（—通往保加利亚、罗马尼亚、乌克兰方向轮渡）—巴统（—保加利亚、罗马尼亚、乌克兰方向轮渡）—Sarpi—Sarp—特拉布宗—Samsun—梅尔济丰—盖雷代—伊斯坦布尔—Kapikule—保加利亚边境
AH6	釜山—庆州—江陵—杆城—高城—元山（—平壤）—清津—Sonbong—Khasan—哈桑—拉兹多利诺耶（—符拉迪沃斯托克（海参崴）—纳霍达卡）—乌苏里斯克（双城子）—波格拉尼奇内—绥芬河—哈尔滨—齐齐哈尔—满州里—Zabajkalsk—赤塔—乌兰乌德—伊尔库茨克—克拉斯诺亚尔斯克—新西伯利亚—鄂木斯克—伊西利库尔—卡拉库加—彼得罗巴甫洛夫斯克—Chistoe—佩图霍沃—车里雅宾斯克—乌法—萨马拉（古比雪夫）—莫斯科—克拉斯诺—白俄罗斯边境
AH7	叶卡捷琳堡—车里雅宾斯克—特罗伊茨克—Kaerak—特罗伊茨克—库斯塔奈—阿斯塔纳—卡拉干达—布雷尔拜塔尔—梅尔克—Chaldovor—卡拉巴尔塔—奥什—Andijon—塔什干—锡尔达里亚—Khavast—Khujand—杜尚别—Nizhniy Panj—希尔汗—Polekhumri—Djbul sarcj—喀布尔—坎大哈—Speenboldak—杰曼—奎达—卡拉特—卡拉奇
AH8	芬兰边境—Torpynovka—维堡—圣彼得堡—莫斯科—坦波夫—Borysoglebsk—伏尔加格勒—阿斯特拉罕—Hasavjurt—Mahachkala—Kazmalyarskiy—萨穆尔—苏姆盖特—巴库—阿拉特—Bilasuvar—阿斯塔拉—拉什特—加兹温—德黑兰—萨韦—阿瓦士—霍梅尼港

各次区域内亚洲公路线路，包括那些与相邻次区域相连接的线路，和在成员国国内的亚洲公路线路

东南亚	
AH11	万象—班劳—他曲—塞诺—巴色—文坎—Tranpeangkrea—上丁—桔井—金边—西哈努克城
AH12	Nateuy—乌多姆赛—巴蒙—琅勃拉邦—万象—塔纳琅—廊开—乌隆—孔敬—呵叻—Hinkong
AH13	乌多姆赛—孟昏—Huai Kon—程逸—彭世洛府—北榄坡
AH14	海防—河内—越池—老街—河口—昆明—瑞丽—Muse—腊戍—曼德勒
AH15	荣市—Cau Treo—骄诺山口—班劳—他曲—那空帕依—乌隆

AH16	东河—辽保—Densavanh—塞诺—沙湾拿吉—穆达汉—孔敬—彭世洛府—达府
AH18	合艾—双溪乞罗—兰陶潘姜—哥打巴鲁—关丹—新山(柔佛巴鲁)—新山公路
AH19	呵叻—甲民武里—兰差邦—春武里—曼谷
AH25	班达亚齐—棉兰—直名丁宜—杜迈—北干巴鲁—占碑—巨港(巴邻旁)—丹戎加兰—Bakauheni—轮渡—默拉克(孔雀港)
AH26	拉瓦格—马尼拉—黎加实比—马特诺格—轮渡—艾伦—塔克洛班(—奥尔莫克—轮渡—宿务)—利洛安—轮渡—苏里高一达沃(—卡加延德奥罗)—桑托斯将军城—三宝颜

东亚和东北亚	
AH30	乌苏里斯克—哈巴罗夫斯克—别洛戈尔斯基—赤塔
AH31	别洛戈尔斯克—布拉戈维申斯克(海兰泡)— <u>黑河—哈尔滨—长春—沈阳—大连</u>
AH32	Songbong—元汀—圈河—珲春— <u>长春—阿尔山</u> —苏木贝尔—乔巴山—温都尔汗—纳来哈—乌兰巴托— <u>乌里雅苏台—科布多</u>
AH33	<u>哈尔滨—同江</u>
AH34	<u>连云港—郑州—西安</u>

南亚	
AH41	缅甸边境—代格纳夫—科克斯巴扎尔—吉大港—卡奇布尔—达卡—Hatikamrul—杰索尔—孟拉
AH42	<u>兰州—西宁—格尔木—拉萨</u> —樟木—科达里—加德满都—纳拉扬格—Pathlaiya—Birgunj—拉克绍尔—Piprakothe—穆扎法尔布尔—伯劳尼—伯尔希
AH43	阿格拉—瓜廖尔—那格浦尔—海德拉巴—班加罗尔—克里希纳吉里—马杜赖—特努什戈迪—轮渡—塔莱曼纳尔—丹布勒—库鲁内格勒(—康提)—科伦坡—马特勒
AH44	丹布勒—亭可马里
AH45	Kolkata—克勒格布尔—巴拉索尔—布巴内斯瓦尔—Visakhapatnam—维杰亚瓦达—金奈—克里希纳吉里—班加罗尔
AH46	克勒格布尔—那格浦尔—图利
AH47	瓜廖尔—图利—Thane(—孟买)—班加罗尔
AH48	庞措林宗—印度边境
AH51	白沙瓦—德拉伊斯梅尔汗—奎达

北亚、中亚和西南亚	
AH60	鄂木斯克—切尔拉克—Pnirtyshskoe—巴甫洛达尔—塞米巴拉金斯克—Taskesken—乌恰拉尔—阿拉木图—卡斯克连—布鲁拜塔尔
AH61	喀什—吐尔尕特—图鲁加特山口—纳伦—比什凯克—格奥尔吉耶夫卡—科尔达—梅尔克—Shymkent—克孜勒奥尔达—阿拉尔斯克—Karabutak—阿克纠宾斯克—乌拉尔斯克—卡缅卡—奥津基—萨拉托夫—Borysoglebsk—沃罗涅日—库尔斯克—克鲁佩茨—乌克兰边境
AH62	彼得罗巴甫洛夫斯克—阿尔卡雷克—热兹卡兹干—克孜勒奥尔达—Shymkent—Zhibek Zholy—切尔尼扬卡—塔什干—锡尔达里亚—撒马尔罕—古扎尔—铁尔梅兹—Hairatan—马扎里沙里夫
AH63	萨马拉—库林—Pogodaevo—乌拉尔斯克—Atyrau—别伊涅乌—Oazis—努库斯—布哈拉—古扎尔
AH64	巴尔瑙尔—Veseloyarskyj—Krasny Aul—塞米巴拉金斯克—巴甫洛达尔—Shiderty—阿斯塔纳—Kokshetau—彼得罗巴甫洛夫斯克
AH65	喀什—阿克什坦—Irkeshtam—萨雷塔什(—奥什)—Karamyk—Kofirnigan—杜尚别—图尔孙扎德—乌尊—铁尔梅兹
AH66	库尔马山口—霍罗格—Kulab—Kofirnigan
AH67	奎屯—巴克图—巴赫特—Taskesken—塞米巴拉金斯克—Pavlodar—Shiderty—卡拉干达—热兹卡兹甘
AH68	精河—阿拉山口—Dostyk—乌恰拉尔
AH70	乌克兰边境—顿涅茨克—伏尔加格勒—阿斯特拉罕—科佳耶夫卡—Atyrau—别伊涅乌—热特巴伊(—阿克套)—别克达什—土库曼巴什—Serdar—Gudurolum—Inche Boroun—戈尔甘—萨里—塞姆南—达姆甘—亚兹德—阿纳尔—阿巴斯港
AH71	迪拉腊姆—Zarang—米勒格—查布尔—达什塔克
AH72	德黑兰—库姆—伊斯法罕—设拉子—布什尔
AH75	Tejen—Sarahs—萨拉赫斯—马什哈德—比尔詹德—内赫班丹—达什塔克—扎黑丹—恰赫巴哈尔
AH76	Polekhumri—马扎里沙里夫—赫拉特
AH77	Djbulsarcj—巴米扬—赫拉特—Tourghondi—Serketabat—马雷
AH78	阿什哈巴德—Chovdan 山口—Bajgiran—古昌—Shabzevar—克尔曼
AH81	Larsi—姆茨赫塔—第比利斯—萨达赫洛—Bagratashen—Vanadjor—阿什塔拉克—埃里温—Eraskh—萨达拉克—纳西切万—焦勒法(—Jolfa)—奥尔杜巴德—阿格拉克—Megri—Aghband—格拉迪兹—加济马哈迈德—阿拉特—巴库—轮渡—阿克套

AH82	俄罗斯联邦边境—Leselidze—Sukhumi—Senaki—哈舒里—阿哈尔齐赫(—维拉)—日丹诺夫—Bavra—Gumri (—Akurik)—阿什塔拉克—埃里温—Eraskh—戈里斯—卡班—Meghri—阿加拉克—努尔杜兹—焦勒法—Iveoqlu
AH83	哈萨克—乌尊加拉—帕拉瓦卡—埃里温
AH84	多乌巴亚泽特—迪亚巴克尔—Gaziantep—托普拉卡莱 (—伊斯肯德伦)—阿达纳—厄切尔
AH85	雷法希耶—阿马西亚—梅尔济丰
AH86	阿什卡莱—Bayburt—特拉布宗
AH87	安卡拉—阿菲永—乌萨克—伊兹密尔

注: 括弧“()”内的路段表示从括弧前的地点出来的支路。划底线的部分表示潜在的亚洲公路线路。不能将“轮渡”一词理解为对缔约方强加任何义务。

附件二
亚洲公路分级和设计标准

一、总则

亚洲公路分级和设计标准为亚洲公路线路的建设、改善和养护提供最低标准和指南。各缔约方应尽其所能在新线路的建设以及现有线路的升级改造时遵循这些规定。这些标准对已建成区不适用。²

二、亚洲公路线路的分级

亚洲公路的分级见表 1。

表 1. 亚洲公路的分级

等级	说明	路面类型
干线	控制进入的汽车专用路	沥青或水泥混凝土
一级	4 车道或 4 车道以上公路	沥青或水泥混凝土
二级	2 车道	沥青或水泥混凝土
三级	2 车道	双层沥青表处

分级中“干线”级指控制进入的汽车专用路。控制进入的汽车专用路只供汽车专用。只能通过立体交叉口进入。为确保交通安全及汽车的高速行驶，禁止摩托车、自行车以及行人进入汽车专用路。汽车专用路沿线不设平交路口，车道中间应有中央分隔带。

“三级”只应在修路资金缺乏或是供道路使用的土地有限的情况下才可使用。路面铺设将来应尽快升级到沥青混凝土或水泥混凝土。鉴于三级道路也被视为最低要求标准，应鼓励任何低于三级的路段都实行升级以符合三级标准。

三、亚洲公路线路的设计标准

(一)地形分类

地形分类见表 2。

表 2. 地形分类

地形分类	横坡
平原(L)	0 至 10%
微丘(R)	大于 10%至 25%
山岭(M)	大于 25%至 60%
陡坡(S)	大于 60%

(二)设计速度

将采取每小时 120、100、80、60、50、40 和 30 公里的设计速度。设计速度、公路等级以及地形类别之间的关系见表 3。120 公里/小时的设计速度只应用于有中间分隔带以及立体交叉路口的干线(控制进入的汽车专用路)。

表 3. 设计车速、公路等级和地形分类

(单位：公里/小时)

地形	干线	一级	二级	三级
平原(L)	120	100	80	60
微丘(R)	100	80	60	50
山岭(M)	80	50	50	40
陡坡(S)	60	50	40	30

(三)横断面

各等级公路的公路用地宽度，车道宽度，路肩宽度，中央分隔带宽度，路拱坡度以及路肩坡度等方面的规定见表 4。

行人、自行车和畜力车妨碍交通的路段，应根据实际情况修建前沿辅道或人行道，从而与直通车道相分离。

表 4. 亚洲公路设计标准

公路等级		干线(4 条或 4 条以上车道)				一级(4 条或 4 条以上车道)				二级(2 条车道)				三级(2 条车道)			
地形分类		L	R	M	S	L	R	M	S	L	R	M	S	L	R	M	S
设计速度(公里/小时)		120	100	80	60	100	80	50		80	60	50	40	60	50	40	30
宽度(米)	公路用地	(50)				(40)				(40)				(30)			
	车道	3.50				3.50				3.50				3.00(3.25)			
	路肩	3.00		2.50		3.00		2.50		2.50		2.00		1.5(2.0)		0.75(1.5)	
	中间分隔带	4.00		3.00		3.00		2.50		不适用		不适用		不适用		不适用	
最小平曲线半径(米)		520	350	210	115	350	210	80		210	115	80	50	115	80	50	30
路拱坡度(%)		2				2				2				2-5			
路肩坡度(%)		3-6				3-6				3-6				3-6			
路面类型		沥青/水泥混凝土				沥青/水泥混凝土				沥青/水泥混凝土				双层沥青表处			
最大超高坡度(%)		10				10				10				10			
最大纵坡度(%)		4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7
结构荷载(最小)		HS20-44				HS20-44				HS20-44				HS20-44			

说明：括弧内数字为理想值。

应结合最大超高决定最小平曲线半径。

如设有防护栏，中央分隔带的建议宽度可减少。

缔约方在沿亚洲公路建设桥梁、涵洞及隧道等构造物时，采用其国家标准。

(四)平面线形

公路的平面线形应符合其穿越地区的地貌特征。只在必要时才采用最小曲线半径，而且应同时考虑缓和曲线。应尽可能避免采用复曲线。各级公路的平曲线最小半径见表 5。

表 5. 平曲线的最小半径

(单位：米)

地形	干线	一级	二级	三级
平原(L)	520 (1000)	350 (600)	210	115
微丘(R)	350 (600)	210 (350)	115	80
山岭(M)	210 (350)	80 (110)	80	50
陡坡(S)	115 (160)	80 (110)	50	30

注：括号内的数字为理想值。

建议曲线最小半径只限于迫不得已的情况，应采用高出 50%到 100%的数值。在山岭和陡坡建议综合考虑回头曲线的长度、半径和坡度。

缓和曲线应用于连接半径小于表 6 数值的曲线。还建议即使半径两倍于表 6 数值时也采用缓和曲线。

表 6. 缓和曲线适用的半径

(单位：米)

地形	主干线	一级	二级	三级
平原(L)	2,100	1,500	900	500
微丘(R)	1,500	900	500	350
山岭(M)	900	500	350	250
陡坡(S)	500	500	250	130

建议采取表 7 所示缓和曲线最小长度。

表 7. 缓和曲线最小长度

(单位：米)

地形	主干线	一级	二级	三级
平原(L)	100	85	70	50
微丘(R)	85	70	50	40
山岭(M)	70	50	40	35
陡坡(S)	50	50	35	25

各种地形分类的最大超高横坡度应为 10%。

(五)纵面线形

任何公路的纵面线形应根据经济条件的许可而尽可能平缓通畅，也就是说要平衡地处理挖方和填方以消除土地的起伏特征。采用最大纵坡时，设计者应明确记住，一旦按照某种纵坡建设公路之后，将无法再降低坡度使公路升级，除非损失全部的初期投资。

表 8 所列最大纵坡应适用于所有公路等级。

表 8. 最大纵坡

地形分类	最大纵坡
平原(L)	4%
微丘(R)	5%
山岭(M)	6%
陡坡(S)	7%

在坡长超过表 9 所列值的地方，最好为重型卡车交通繁忙的上坡路修建一条爬坡车道。

对干线和一级公路设置爬坡车道的坡道临界长度，见表 9。

表 9. 设置爬坡车道的坡道临界长度

地形分类	干线	一级
平原(L)	3%-800 米	3%-900 米
	4%-500 米	4%-700 米
微丘(R)	4%-700 米	4%-800 米
	5%-500 米	5%-600 米
山岭(M)	5%-600 米	5%-700 米
	6%-500 米	6%-500 米
陡坡(S)	6%-500 米	6%-500 米
	7%-400 米	7%-400 米

(六)路面

行车道应铺设水泥混凝土或沥青混凝土。然而 ,三级公路路面可铺双层沥青表处。

亚洲公路成员国的许多路段的路面由于荷载能力不足而遭受破坏。因此要仔细确定路面的设计负荷以防止对路面的破坏 ,从而降低养护开支。

然而 ,路面设计应考虑到 :

- a) 车辆轴载 ;
- b) 交通流量;
- c) 基层和路基材料的质量(鉴于各国的修路材料质量各不相同) ,路面承载标准并不包括在亚洲公路标准之内)。

(七)结构荷载

由于交通、尤其是集装箱货运日益繁忙 ,需要适当的设计荷载(最大轴载)。为防止严重破坏道路构造物并降低养护费用 ,亚洲公路网作为国际道路网络应该订立较高的设计荷载能力。

HS20-44 的最低设计荷载是相当于全挂车载重的国际标准 ,所以应在结构设计中予以采用。

(八)垂直净空

最低垂直净空应为 4.5 米，这是国际标准组织规定的标准集装箱安全通过的要求。然而如果由于重新修建桥梁等现有结构费用过高而无法获得足够的净空，可以使用低底盘净空的鹅颈式拖车车辆。

(九)环境

在筹备建新的道路项目时应按照国家标准进行环境影响评价。最好能将这一规定扩大到包括现有道路的重建或重大改造。

(十)道路安全

在发展亚洲公路网时，各方应充分考虑道路安全问题。

附件三

亚洲公路网的识别与标志

- 一、识别和标示亚洲公路线路的标志为长方形状。
- 二、标志包括字母 AH，后面通常是分配给该线路的阿拉伯数字号码。
- 三、字体为白色或黑色；可附着在其它路标上或与其并用。
- 四、标志大小尺寸应便于全速行驶车辆的驾驶人识别和理解。
- 五、识别和标示亚洲公路线路的标志并不妨碍使用某个标志以识别国家公路。
- 六、亚洲公路线路的编号原则上将并入相关成员国使用的方向标识系统(或结合使用)。可在每条进路或交叉路口之前和之后插入编号。
- 七、如一个国家既是《亚洲公路网政府间协定》缔约方，又是《欧洲主要国际交通干线协定》的缔约方，其道路标志既可用亚洲公路线路标志，也可用欧洲公路标志，或两者同时使用，由各方自行决定。
- 八、假如亚洲公路线路变换为另一条线路或穿越另一条亚洲公路线路，建议在进路或交叉路口之前标明相关亚洲公路线路的编号。

INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON THE ASIAN HIGHWAY NETWORK

THE CONTRACTING PARTIES,

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

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 Asian Highway 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 Asian Highway network to the requirements of international transport and the environment, keeping also in view the introduction of efficient international intermodal transport,

CONTINUING the cooperative efforts for planning, development and improvement of international road transport within Asia and between Asia and neighbouring regions,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Adoption of the Asian Highway network

The Contracting Parties, hereinafter referred to as the Parties, adopt the proposed highway network hereinafter referred to as the “Asian Highway network” and described in annex I to this Agreement, as a coordinated plan for the development of highway routes of international importance which they intend to undertake within the framework of their national programmes.

Article 2

Definition of the Asian Highway network

The Asian Highway network as described in annex I consists of highway routes of international importance within Asia, including highway routes substantially crossing more than one subregion, highway routes within subregions, including those connecting to neighbouring subregions, and highway routes located within member States.

Article 3

Development of the Asian Highway network

The routes of the Asian Highway network should be brought into conformity with the classification and design standards described in annex II to this Agreement.

Article 4

Signage of the Asian Highway network

1. The Asian Highway network routes should be indicated by means of the route sign described in annex III to this Agreement.
2. Route signs conforming to that described in annex III to this Agreement should be placed on all routes of the Asian Highway network within five (5) years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.

Article 5

Procedure for signing and becoming a Party to this Agreement

1. This 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 Shanghai, China, from 26 to 28 April 2004 and thereafter at United Nations Headquarters in New York from 1 May 2004 to 31 December 2005.
2. Those States may become Parties to this Agreement by:
 - (a) Definitive signature;
 - (b) Signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) 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 6

Entry into force of this Agreement

1. This 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 5, paragraph 2.
2. For each State which definitively signs or 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 definitive signature or of its deposit of the said instrument.

Article 7

Working Group on the Asian Highway

1. A Working Group on the Asian Highway shall be established by the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific to consider the implementation of this 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 8

Procedures for amending the main text of this Agreement

1. The main text of this Agreement may be amended by the procedures specified in this article.
2. Amendments to this Agreement may be proposed by any Party.
3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group on the Asian Highway 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 on the Asian Highway 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 9

Procedure for amending annex I to this Agreement

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

2. Amendments may be proposed by any Party after consultation and obtaining consensus with directly concerned neighbouring States except for an amendment relating to domestic alignment that does not change an international border crossing.

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 on the Asian Highway 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, none of the Parties directly concerned notify 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 the Parties three (3) months after the expiry of the period of six (6) months referred to in paragraph 5 of the present article.

7. The following shall be considered Parties directly concerned:

(a) In the case of a new, or the modification of an existing, Asian Highway route substantially crossing more than one subregion, any Party whose territory is crossed by that route; and

(b) In the case of a new, or the modification of an existing, Asian Highway route within subregions including those connecting to neighbouring subregions, and routes located within member States, any Party contiguous to the requesting State whose territory is crossed by that route or the Asian Highway route substantially crossing more than one subregion with which that route, whether new or to be modified, is connected. Two Parties having in their respective territories the terminal points of a sea link on the Asian Highway route substantially crossing more than one subregion or routes specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.

8. For the purpose of objections under paragraph 5 of this article, the secretariat shall communicate to the Secretary-General of the United Nations, together with the text of the amendment, a list of Parties which are directly concerned by the amendment.

Article 10

Procedure for amending annexes II and III to this Agreement

1. Annexes II and III to this 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 on the Asian Highway 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 notify 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 11

Reservations

Reservations may not be made with respect to any of the provisions of this Agreement, except as provided in article 14, paragraph 5.

Article 12

Withdrawal from this Agreement

Any Party may withdraw from this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General of the United Nations. The withdrawal shall take effect one (1) year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 13

Cessation of validity of this Agreement

This Agreement shall cease to be in force if the number of Parties is less than eight (8) for any period of twelve (12) consecutive months.

Article 14

Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties to the dispute are unable to settle by negotiation or consultation shall be referred to conciliation if any of the Parties to the dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more conciliators selected by mutual agreement between the Parties to the dispute. If the Parties to the dispute fail to agree on the choice of a 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 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 to the dispute.

3. By mutual agreement, the Parties to the 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 to the dispute.

5. Any State may, at the time of definitive signature or 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 15

Limits to the application of this Agreement

1. Nothing in this 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 to its external or internal security.

2. A Party shall make every possible effort, subject to the availability of budget and other forms of funding of that Party and in accordance with its laws and regulations, to develop the Asian Highway network consistent with this Agreement.

3. Nothing in this 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 16

Notifications to Parties

In addition to communications provided for in articles 7, 8, 9 and 10 and the reservation provided for in article 14 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the Parties and the other States referred to in article 5 of the following:

- (a) Definitive signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 5;
- (b) The dates of entry into force of this Agreement in accordance with article 6;
- (c) The date of entry into force of amendments to this Agreement in accordance with article 8, paragraph 5, article 9, paragraph 6 and article 10, paragraph 6;
- (d) Withdrawal under article 12;
- (e) The termination of this Agreement under article 13.

Article 17

Annexes to the Agreement

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

Article 18

Secretariat of the Agreement

The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific shall act as the secretariat of this Agreement.

Article 19

Deposit of the present Agreement with the Secretary-General

The original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies to all the States referred to in article 5 of this Agreement.

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

OPENED for signature on the twenty-sixth day of April two thousand and four at Shanghai, China, in a single copy in the Chinese, English and Russian languages, the three texts being equally authentic.

Annex I

ASIAN HIGHWAY NETWORK

1. The Asian Highway network consists of highway routes of international importance within Asia, including highway routes substantially crossing more than one subregion such as: East and North-East Asia, South and South-West Asia, South-East Asia and North and Central Asia; highway routes within subregions including those connecting to neighbouring subregions; and highway routes located within member States which provide access to: (a) capitals; (b) main industrial and agricultural centres; (c) major air, sea and river ports; (d) major container terminals and depots; and (e) major tourist attractions.
2. Route numbers begin with “AH”, which stands for “Asian Highway”, followed by one or two or three digits.
3. Single-digit route numbers from 1 to 9 are assigned to Asian Highway routes, which substantially cross more than one subregion.
4. Sets of two- and three-digit route numbers are assigned to indicate the routes within subregions, including those connecting to a neighbouring subregion, and highway routes within member States as indicated below:
 - (a) Route numbers 10-29 and 100-299 are allocated to the South-East Asia subregion including Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, the Lao People’s Democratic Republic, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Singapore, Thailand and Viet Nam;
 - (b) Route numbers 30-39 and 300-399 are allocated to the East and North-East Asia subregion including China, the Democratic People’s Republic of Korea, Japan, Mongolia, the Republic of Korea and the Russian Federation¹ (Far East);
 - (c) Route numbers 40-59 and 400-599 are allocated to the South Asia subregion including Bangladesh, Bhutan, India, Nepal, Pakistan and Sri Lanka;
 - (d) Route numbers 60-89 and 600-899 are allocated to the North, Central and South-West Asia subregion including Afghanistan, Armenia, Azerbaijan, Georgia, the Islamic Republic of Iran,

¹ The Russian Federation is included in two subregions for the purpose of assigning route numbers because of its geographic extent.

Kazakhstan, Kyrgyzstan, the Russian Federation,¹ Tajikistan,
Turkey, Turkmenistan and Uzbekistan.

LIST OF THE ASIAN HIGHWAY ROUTES

Asian Highway routes substantially crossing more than one subregion

AH route number	Itinerary
AH1	Tokyo – Fukuoka – ferry – Pusan – Kyongju – Taegu – Taejon – Seoul – Munsan – Gaesung – Pyongyang – Sinuiju – Dandong – <u>Shenyang</u> – <u>Beijing</u> – Shijiazhuang – Zhengzhou – Xinyang – Wuhan – Changsha – Xiangtan – <u>Guangzhou</u> (– Shenzhen) – <u>Nanning</u> – Youyiguan – Huu Nghi – Dong Dang – Ha Noi – Vinh – Dong Ha – Hue – Da Nang – Hoi An – Nha Trang – Bien Hoa (– Vung Tau) – Ho Chi Minh City – Moc Bai – Bavet – Phnom Penh – Poipet – Aranyaprathet – Kabin Buri – Hin Kong – Bang Pa-in (– Bangkok) – Nakhon Sawan – Tak – Mae Sot – Myawadi – Payagyi (– Yangon) – Meiktila – Mandalay – Tamu – Moreh – Imphal – Kohima – Dimapur – Nagaon – Jorabat (– Guwahati) – Shillong – Dawki – Tamabil – Sylhet – Katchpur – Dhaka – Jessore – Benapol – Bongaon – Kolkata – Barhi – Kanpur – Agra – New Delhi – Attari – Wahgah – Lahore – Rawalpindi (– Islamabad) – Hassanabdal – Peshawar – Torkham – Kabul – Kandahar – Dilaram – Herat – Islam Qala – Dogharun – Mashhad – Sabzevar – Damghan – Semnan – Tehran – Qazvin – Tabriz – Eyvoghli – Bazargan – Gurbulak – Dogubayazit – Askale – Refahiye – Sivas – Ankara – Gerede – Istanbul – Kapikule – Border of Bulgaria
AH2	Denpasar – Surabaya – Surakarta – Semarang – Cikampek (– Bandung) – Jakarta (– Merak) – ferry – Singapore – Senai Utara – Seremban – Kuala Lumpur – Butterworth – Bukit Kayu Hitam – Sa Dao – Hat Yai – Bangkok – Bang Pa-in – Nakhon Sawan – Tak – Chiang Rai – Mae Sai – Tachilek – Kyaing Tong – Meiktila – Mandalay – Tamu – Moreh – Imphal – Kohima – Dimapur – Nagaon – Jorabat (– Guwahati) – Shillong – Dawki – Tamabil – Sylhet – Katchpur – Dhaka – Hatikamrul – Banglabandha – Siliguri – Kakarbhitta – Pathlaiya – Narayanghat – Kohalpur – Mahendranagar – Bramhadev Mandi – Banbasa – Rampur – New Delhi – Attari – Wahgah – Lahore – Multan – Rohri – Quetta – Taftan – Mirjaveh – Zahedan – Kerman – Anar – Yazd – Salafchegan (– Tehran) – Saveh – Hamadan – Khosravi
AH3	Ulan-Ude – Kyahta – Altanbulag – Darkhan – Ulaanbaatar – Nalayh – Choir – Saynshand – Zamin-Uud – Erenhot – Beijing – Tanggu <u>Shanghai</u> – <u>Hangzhou</u> – <u>Nanchang</u> – <u>Xiangtan</u> – <u>Guiyang</u> – <u>Kunming</u> – Jinghong (– Daluo – Mongla – Kyaing Tong) – Mohan – Boten – Nateuy – Houayxay – Chiang Khong – Chiang Rai

AH4	Novosibirsk – Barnaul – Tashanta – Ulaanbaishint – Hovd – Yarantai Urumqi – Kashi – Honqiraf – Khunjerab – Hassanabdal – Rawalpindi (– Islamabad) – Lahore – Multan – Rohri – Hyderabad – Karachi
AH5	<u>Shanghai – Nanjing – Xinyang – Xi’an – Lanzhou – Tulfan – Urumqi – Kuitun – Jinghe – Horgos – Almaty – Kaskelen – Kordai – Georgievka – Bishkek – Kara Balta – Chaldovar – Merke – Shymkent – Zhibek Zholy – Chernyavka – Tashkent – Syrdaria – Samarkand – Navoi – Bukhara – Alat – Farap – Turkmenabat – Mary – Tejen – Ashgabat – Serdar – Turkemenbashi – ferry – Baku – Alat – Gazi Mammed – Ganja – Kazakh – Red Bridge – Tbilisi – Mtskheta – Khashuri – Senaki – Poti (– ferry to Bulgaria, Romania, Ukraine) – Batumi (– ferry to Bulgaria, Romania, Ukraine) – Sarpi – Sarp – Trabzon – Samsun – Merzifon – Gerede – Istanbul – Kapikule – Border of Bulgaria</u>
AH6	Pusan – Kyongju – Kangnung – Kansong – Kosong – Wonsan (– Pyongyang) – Chongjin – Sonbong – Khasan – Hasan – Razdolnoe (– Vladivostok – Nahodka) – Ussuriysk – Pogranichny – Suifenhe – <u>Harbin – Qiqihar – Manzhouli</u> – Zabaykalsk – Chita – Ulan-Ude – Irkutsk – Krasnoyarsk – Novosibirsk – Omsk – Isilkul – Karakuga – Petropavlovsk – Chistoe – Petuhovo – Chelyabinsk – Ufa – Samara – Moscow – Krasnoe – Border of Belarus
AH7	Yekaterinburg – Chelyabinsk –Troisk – Kaerak – Kostanai – Astana – Karaganda – Burubaital – Merke – Chaldovar – Kara Balta – Osh – Andijon – Tashkent – Syrdaria – Khavast – Khujand – Dushanbe – Nizhniy Panj – Shirkhan – Polekhumri – Djbul sarcj – Kabul – Kandahar – Speenboldak – Chaman – Quetta – Kalat – Karachi
AH8	Border of Finland – Torpynovka – Vyborg – St. Petersburg – Moscow – Tambov – Borysoglebsk – Volgograd – Astrakhan – Hasavjurt – Mahachkala – Kazmalyarskiy – Samur – Sumgayit – Baku – Alat – Bilasuvar – Astara – Rasht – Qazvin – Tehran – Saveh – Ahvaz – Bandar Emam

Asian Highway routes within subregions, including those connecting to neighbouring subregions, and Asian Highway routes located within member States

South-East Asia	
AH11	Vientiane – Ban Lao – Thakhek – Seno – Pakse – Veunkham –Tranpeangkreal – Stung Treng – Kratie – Phnom Penh – Sihanoukville
AH12	Nateuy – Oudomxai – Pakmong – Louang Phrabang – Vientiane – Thanaleng – Nong Khai – Udon Thani – Khon Kaen – Nakhon Ratchasima – Hin Kong
AH13	Oudomxai – Muang Ngeun – Huai Kon – Uttaradit – Phitsanulok – Nakhon Sawan
AH14	Hai Phong – Ha Noi – Viet Tri – Lao Cai – Hekou – Kunming – Ruili – Muse – Lashio – Mandalay

AH15	Vinh – Cau Treo – Keoneau – Ban Lao – Thakhek – Nakhon Phanom – Udon Thani
AH16	Dong Ha – Lao Bao – Densavanh – Seno – Savannakhet – Mukdahan – Khon Kaen – Phitsanulok – Tak
AH18	Hat Yai – Sungai Kolok – Rantau Panjang – Kota Bahru – Kuantan – Johor Bahru – Johor Bahru Causeway
AH19	Nakhon Ratchasima – Kabin Buri – Laem Chabang – Chonburi – Bangkok
AH25	Banda Aceh – Medan – Tebingtinggi – Dumai – Pekanbaru – Jambi – Palembang – Tanjung Karang – Bakauheni – ferry – Merak
AH26	Laoag – Manila – Legazpi – Matnog – ferry – Allen – Tacloban (– Ormoc – ferry – Cebu) – Liloan – ferry – Surigao – Davao (– Cagayan de Oro) – General Santos – Zamboanga

East and North-East Asia	
AH30	Ussuriysk – Khabarovsk – Belogorsk – Chita
AH31	Belogorsk – Blagoveshchensk – <u>Heihe</u> – Harbin – <u>Changchun</u> – <u>Shenyang</u> – <u>Dalian</u>
AH32	Sonbong – Wonjong – Quanhe – Hunchun – <u>Changchun</u> – <u>Arshan</u> – Numrug – Sumber – Choybalsan – Ondorhaan – Nalayh – Ulaanbaatar – Uliastay – Hovd
AH33	<u>Harbin</u> – <u>Tongjiang</u>
AH34	<u>Lianyungang</u> – <u>Zhengzhou</u> – <u>Xi’an</u>

South Asia	
AH41	Border of Myanmar – Teknaf – Cox’s Bazar – Chittagong – Katchpur – Dhaka – Hatikamrul – Jessore – Mongla
AH42	<u>Lanzhou</u> – <u>Xining</u> – <u>Golmud</u> – <u>Lhasa</u> – Zhangmu – Kodari – Kathmandu – Narayanghat – Pathlaiya – Birgunj – Raxaul – Piprakothi – Muzaffarpur – Barauni – Barhi
AH43	Agra – Gwalior – Nagpur – Hyderabad – Bangalore – Krishnagiri – Madurai – Dhanushkodi – ferry – Tallaimannar – Anuradhapura – Dambulla – Kurunegala (– Kandy) – Colombo – Galle – Matara
AH44	Dambulla – Trincommalee
AH45	Kolkata – Kharagpur – Balasore – Bhubaneswar – Visakhapatnam – Vijayawada – Chennai – Krishnagiri – Bangalore
AH46	Kharagpur – Nagpur – Dhule
AH47	Gwalior – Dhule – Thane (– Mumbai) – Bangalore
AH48	Phuentsholing – Border of India
AH51	Peshawar – Dera Ismail Khan – Quetta

North, Central and South-West Asia	
AH60	Omsk – Cherlak – Pnirtyshskoe – Pavlodar – Semipalatinsk – Georgievka – Taskesken – Ucharal – Almaty – Kaskelen – Burubaital
AH61	Kashi – Turugart – Torougart – Naryn – Bishkek – Georgievka – Kordai – Merke – Shymkent – Kyzylorda – Aralsk – Karabutak – Aktyubinsk – Ural’sk – Kamenka – Ozinki – Saratov – Borysoglebsk – Voronezh – Kursk – Krupets – Border of Ukraine
AH62	Petropavlovsk – Arkalyk – Zhezkazgan – Kyzylorda – Shymkent – Zhibek Zholy – Chernyavka – Tashkent – Syrdaria – Samarkand – Guzar – Termez – Hairatan – Mazar-i-Sharif
AH63	Samara – Kurlin – Pogodaevo – Ural’sk – Atyrau – Beyneu – Oazis – Nukus – Bukhara – Guzar
AH64	Barnaul – Veseloyarskyj – Krasny Aul – Semipalatinsk – Pavlodar – Shiderty – Astana – Kokshetau – Petropavlovsk
AH65	Kashi – Arkaxtam – Irkeshtam – Sary-Tash (– Osh) – Karamyk – Vakhdad – Dushanbe – Tursunzade – Uzun – Termez
AH66	Border of China – Kulma Pass – Khorugh – Kulob – Vakhdad – Dushanbe
AH67	Kuitun – Baketu – Bakhty – Taskesken – Semipalatinsk – Pavlodar – Shiderty – Karaganda – Zhezkazgan
AH68	Jinghe – Alatawshankou – Dostyk – Ucharal
AH70	Border of Ukraine – Donetsk – Volgograd – Astrakhan – Kotyaevka – Atyrau – Beyneu – Zhetybai (– Aktau) – Bekdash – Turkemenbashi – Serdar – Guduroolum – Inche Boroun – Gorgan – Sari – Semnan – Damghan – Yazd – Anar – Bandar Abbas
AH71	Dilaram – Zarang – Milak – Zabol – Dashtak
AH72	Tehran – Qom – Esfahan – Shiraz – Bushehr
AH75	Tejen – Sarahs – Sarakhs – Mashhad – Birjand – Nehbandan – Dashtak – Zahedan – Chabahar
AH76	Polekhumri – Mazar-i-Sharif – Herat
AH77	Djbulsarcj – Bamiyan – Herat – Tourghondi – Serkhetabat – Mary
AH78	Ashgabat – Chovdan Pass – Bajgiran – Qucham – Sabzevar – Kerman
AH81	Larsi – Mtskheta – Tbilisi – Sadakhlo – Bagratashen – Vanadjor – Ashtarak – Yerevan – Eraskh – Sadarak – Nakhchivan – Julfa (– Jolfa) – Ordubad – Agarak – Meghri – Aghband – Goradiz – Gazi Mammed – Alat – Baku – ferry – Aktau
AH82	Border of the Russian Federation – Leselidze – Sukhumi – Senaki – Khashuri – Akhaltsikhe (– Vale) – Zdanov – Bavra – Gumri (– Akurik) – Ashtarak – Yerevan – Eraskh – Goris – Kapan – Meghri – Agarak – Nour Douz – Jolfa – Iveoqlu
AH83	Kazakh – Uzungala – Paravakar – Yerevan

AH84	Dogubayazit – Diyarbakir – Gaziantep – Toprakkale (– Iskenderun) – Adana – Icel
AH85	Refahiye – Amasya – Merzifon
AH86	Askale – Bayburt – Trabzon
AH87	Ankara – Afyon – Usak – Izmir

Notes: Routes in parentheses identify branches from the place indicated immediately before the parentheses.
Underlined sections indicate potential Asian Highway routes.
The word “ferry” shall not be construed so as to impose any obligation on the Parties.

Annex II

ASIAN HIGHWAY CLASSIFICATION AND
DESIGN STANDARDS

I. GENERAL

The Asian Highway classification and design standards provide the minimum standards and guidelines for the construction, improvement and maintenance of Asian Highway routes. Parties shall make every possible effort to conform to these provisions both in constructing new routes and in upgrading and modernizing existing ones. These standards do not apply to built-up areas.¹

II. CLASSIFICATION OF ASIAN
HIGHWAY ROUTES

Asian Highways are classified as shown in table 1.

Table 1. Asian Highway classification

Classification	Description	Pavement type
Primary	Access-controlled highways	Asphalt or cement concrete
Class I	4 or more lanes	Asphalt or cement concrete
Class II	2 lanes	Asphalt or cement concrete
Class III	2 lanes	Double bituminous treatment

“Primary” class in the classification refers to access-controlled highways. Access-controlled highways are used exclusively by automobiles. Access to the access-controlled highways is at grade-separated interchanges only. Mopeds, bicycles and pedestrians should not be allowed to enter the access-controlled highway in order to ensure traffic safety and the high running speed of automobiles. At-grade intersections should not be designed on the access-controlled highways and the carriageway should be divided by a median strip.

“Class III” should be used only when the funding for the construction and/or land for the road is limited. The type of pavement should be upgraded to asphalt concrete or cement concrete as soon as possible in the future. Since Class III is also regarded as the minimum desirable standard, the upgrading of

¹ The Party should indicate built-up areas in accordance with its requirements.

any road sections below Class III to comply with the Class III standard should be encouraged.

III. DESIGN STANDARDS OF ASIAN HIGHWAY ROUTES

1. *Terrain classification*

Terrain classification is shown in table 2.

Table 2. Terrain classification

Terrain classification	Cross slope
Level (L)	0 to 10 per cent
Rolling (R)	More than 10 to 25 per cent
Mountainous (M)	More than 25 to 60 per cent
Steep (S)	More than 60 per cent

2. *Design speed*

Design speeds of 120, 100, 80, 60, 50, 40 and 30 kilometres per hour are to be used. The relation between design speed, highway classification and terrain classification is shown in table 3. A design speed of 120 km/h should be used only for Primary class (access-controlled highways), which has median strips and grade-separated interchanges.

Table 3. Design speed, highway classification and terrain classification

(Unit: km/h)

Terrain	Primary	Class I	Class II	Class III
Level (L)	120	100	80	60
Rolling (R)	100	80	60	50
Mountainous (M)	80	50	50	40
Steep (S)	60	50	40	30

3. *Cross-section*

The dimensions, such as right-of-way width, lane width, shoulder width, median strip width, pavement slope and shoulder slope for each highway classification, are shown in table 4.

Pedestrians, bicycles and animal-drawn carts should be separated from through traffic by the provision, where practical, of frontage roads and/or sidewalks for the sections where smooth traffic is impeded by the existence of such local traffic.

Table 4. Asian Highway design standards

Highway classification	Primary (4 or more lanes)				Class I (4 or more lanes)				Class II (2 lanes)				Class III (2 lanes)			
Terrain classification	L	R	M	S	L	R	M	S	L	R	M	S	L	R	M	S
Design speed (km/h)	120	100	80	60	100	80	50		80	60	50	40	60	50	40	30
Width (m)	Right of way				(40)				(40)				(30)			
	Lane				3.50				3.50				3.00 (3.25)			
	Shoulder		2.50		3.00		2.50		2.50		2.00		1.5 (2.0)		0.75 (1.5)	
	Median strip		3.00		3.00		2.50		N/A		N/A		N/A		N/A	
Min. radii of horizontal curve (m)	520	350	210	115	350	210	80		210	115	80	50	115	80	50	30
Pavement slope (%)	2				2				2				2 - 5			
Shoulder slope (%)	3 - 6				3 - 6				3 - 6				3 - 6			
Type of pavement	Asphalt/cement concrete				Asphalt/cement concrete				Asphalt/cement concrete				Dbl. bituminous treatment			
Max. superelevation (%)	10				10				10				10			
Max. vertical grade (%)	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7
Structure loading (minimum)	HS20-44				HS20-44				HS20-44				HS20-44			

Notes: Figures in parentheses are desirable values.

Minimum radii of horizontal curve should be determined in conjunction with superelevation.

The recommended width of the median can be reduced with the proper type of guard fence.

The Parties should apply their national standards when constructing structures such as bridges, culverts and tunnels along the Asian Highway.

4. Horizontal alignment

The horizontal alignment of the road should be consistent with the topography of the terrain through which it passes. Minimum curve radii should be applied only when necessary and should be used in conjunction with transition curves. Compound curves should be avoided whenever possible. The minimum radii of horizontal curves are shown in table 5 for each highway class.

Table 5. Minimum radii of horizontal curve

(Unit: m)

Terrain	Primary	Class I	Class II	Class III
Level (L)	520 (1 000)	350 (600)	210	115
Rolling (R)	350 (600)	210 (350)	115	80
Mountainous (M)	210 (350)	80 (110)	80	50
Steep (S)	115 (160)	80 (110)	50	30

Note: Figures in parentheses are desirable values.

It is recommended that the application of the minimum curve radii be limited to unavoidable cases and values larger by 50 to 100 per cent be applied.

It is recommended that the combination of distance, radius and gradient of hairpin bends in the mountainous and steep terrain be considered.

Transition curves should be applied to connect curves with radii smaller than the values shown in table 6. It is also recommended that transition curves be applied even in cases where the radii are as large as twice the values in table 6.

Table 6. Radii for which transition curves should be applied

(Unit: m)

Terrain	Primary	Class I	Class II	Class III
Level (L)	2 100	1 500	900	500
Rolling (R)	1 500	900	500	350
Mountainous (M)	900	500	350	250

Steep (S)	500	500	250	130
-----------	-----	-----	-----	-----

The minimum transition curve length shown in table 7 is recommended.

Table 7. Minimum transition curve length

(Unit: m)

Terrain	Primary	Class I	Class II	Class III
Level (L)	100	85	70	50
Rolling (R)	85	70	50	40
Mountainous (M)	70	50	40	35
Steep (S)	50	50	35	25

The maximum superelevation should be 10 per cent for all terrain classifications.

5. Vertical alignment

The vertical alignment of any highway should be as smooth as economically feasible, that is, there should be a balance of cutting and filling to eliminate the rolling nature of land. In the use of the maximum vertical gradient, it should be kept clear in the mind of the designer that, once constructed to a given vertical grade, the highway cannot be upgraded to a lesser gradient without the loss of the entire initial investment.

The maximum vertical grade shown in table 8 should be used for all highway classes.

Table 8. Maximum vertical grade

Terrain classification	Maximum vertical grade
Level (L)	4 per cent
Rolling (R)	5 per cent
Mountainous (M)	6 per cent
Steep (S)	7 per cent

It is desirable to provide a climbing lane to up-gradient highways with heavy truck traffic where the length of the gradient exceeds the values in table 9.

The critical length of gradient section for the provision of a climbing lane is recommended for highway classifications Primary and Class I, as shown in table 9.

Table 9. Critical length of gradient section for the provision of a climbing lane

Terrain classification	Primary	Class I
Level (L)	3 per cent – 800 m	3 per cent – 900 m
	4 per cent – 500 m	4 per cent – 700 m
Rolling (R)	4 per cent – 700 m	4 per cent – 800 m
	5 per cent – 500 m	5 per cent – 600 m
Mountainous (M)	5 per cent – 600 m	5 per cent – 700 m
	6 per cent – 500 m	6 per cent – 500 m
Steep (S)	6 per cent – 500 m	6 per cent – 500 m
	7 per cent – 400 m	7 per cent – 400 m

6. Pavement

Carriageways should be paved with cement concrete or asphalt concrete. However, Class III may be paved with double bituminous treatment.

The pavement of many road sections in the Asian Highway member countries is damaged owing to insufficient load capacity. The design load for pavements should therefore be determined carefully to prevent damage to the road surface and consequently to reduce maintenance costs.

However, road pavements should be designed taking into account:

- (a) Axle load;
- (b) Traffic volume;
- (c) Quality of materials to be used for basecourse and subgrade (as the quality of road construction materials varies from country to

country, the pavement load specification was not included in the Asian Highway standards).

7. Structure loading

Increasingly heavy traffic, particularly container traffic, requires properly designed load capacity (maximum axle load). In order to prevent serious damage to road structures, and also to reduce maintenance costs, the Asian Highway network, as an international road network, should have a high design load capacity.

The minimum design loading of HS 20-44, which is the international standard corresponding to full-size trailer loading, should therefore be used for the design of structures.

8. Vertical clearance

Minimum vertical clearance should be 4.5 metres, which is the requirement for safe passage of standard ISO containers. However, in cases where sufficient clearance cannot be secured because of the high cost of rebuilding existing structures such as bridges, gooseneck trailers with low vehicle bed clearance may be used.

9. Environment

An environmental impact assessment, following national standards, should be carried out when new road projects are prepared. It is also desirable to extend this provision to include reconstruction or major improvements of existing roads.

10. Road safety

While developing the Asian Highway network, Parties shall give full consideration to issues of road safety.

Annex III

IDENTIFICATION AND SIGNAGE OF THE
ASIAN HIGHWAY NETWORK

1. The sign to be used to identify and indicate Asian Highway routes is rectangular in shape.
2. This sign consists of the letters AH, generally followed by the number in Arabic numerals assigned to the route.
3. It has a white or black inscription; it may be affixed to or combined with other signs.
4. Its size should be such that it can be easily identified and understood by drivers of vehicles travelling at speed.
5. The sign to be used to identify and indicate Asian Highway routes does not preclude the use of a sign to identify roads on a national basis.
6. In principle, Asian Highway route numbers will be integrated into (or combined with) the system of directional signs of the member States in question. The numbering can be inserted before as well as after each access road or interchange.
7. In case States are Parties to both the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network and the European Agreement on Main International Traffic Arteries, the routes will be indicated by means of either the Asian Highway route sign or the E-road sign, or both at the discretion of the Parties.
8. In case the Asian Highway route changes over to another route or crosses another Asian Highway route, it is recommended that the relative Asian Highway route numbers be indicated before the access or the interchange.

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Договаривающиеся Стороны,

сознавая необходимость стимулирования и развития международных автомобильных перевозок в Азии и между Азией и соседними регионами,

принимая во внимание сотрудничество между странами — членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций в деле формирования и введения в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог,

полагая, что для укрепления связей и развития международной торговли и туризма между членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций необходимо развивать сеть Азиатских автомобильных дорог в соответствии с требованиями к международным перевозкам и охране окружающей среды, учитывая внедрение в практику эффективных международных интермодальных перевозок,

продолжая прилагать совместные усилия по планированию, развитию и совершенствованию международных автомобильных перевозок в Азии и между Азией и соседними регионами,

договорились о нижеследующем:

Статья 1

Утверждение сети Азиатских автомобильных дорог

Договаривающиеся Стороны, называемые далее Сторонами, утверждают предлагаемую сеть автомобильных дорог, именуемую ниже «сеть Азиатских автомобильных дорог», описание которой приведено в приложении I к настоящему Соглашению, в качестве скоординированного плана развития маршрутов автомобильных дорог, имеющих международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутрисударственных программ.

Статья 2

Определение сети Азиатских автомобильных дорог

Сеть Азиатских автомобильных дорог, описанная в приложении I, включает маршруты международного значения, проходящие в Азии, включая дороги, значительной своей частью пересекающие более одного субрегиона; маршруты, проходящие по субрегионам, в том числе маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты шоссейных дорог, проходящие по государствам — членам Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

Статья 3
Развитие сети Азиатских автомобильных дорог

Маршруты сети Азиатских автомобильных дорог приводятся в соответствие с классификацией и нормами проектирования, приведенными в приложении II к настоящему Соглашению.

Статья 4
Обозначение маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог

1. Маршруты сети Азиатских автомобильных дорог обозначаются дорожным знаком, описание которого приводится в приложении III к настоящему Соглашению.
2. Дорожные знаки, соответствующие знаку, описанному в приложении III к настоящему Соглашению, устанавливаются на всех маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог в течение пяти (5) лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении соответствующего государства согласно положениям статьи 6.

Статья 5
Процедура подписания настоящего Соглашения и получения статуса его участника

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания государствами, которые являются членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций, с 26 по 28 апреля 2004 года в Шанхае, Китай, а затем с 1 мая 2004 года по 31 декабря 2005 года в Центральном учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.
2. Эти государства могут стать Участниками настоящего Соглашения путем:
 - a) окончательного подписания;
 - b) подписания с условием ратификации, принятия или утверждения, за которым следует ратификация, принятие или утверждение; или
 - c) присоединения.
3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Статья 6
Вступление настоящего Соглашения в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу на девяностый день с того дня, в который правительства по крайней мере восьми (8) государств согласятся быть связанными Соглашением в соответствии с пунктом 2 статьи 5.
2. В отношении каждого государства, которое окончательно подпишет или сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой удовлетворяются условия вступления Соглашения в силу, Соглашение вступает в силу для этого государства по истечении девяноста (90) дней с даты окончательного подписания им или сдачи им на хранение этого документа.

Статья 7
Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам

1. Для рассмотрения хода осуществления Соглашения и для рассмотрения любых предлагаемых поправок Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций создает Рабочую группу по Азиатским автомобильным дорогам. Членами Рабочей группы являются все государства — члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.
2. Рабочая группа проводит свои совещания один раз в два года. Любая Сторона может также, посредством уведомления, адресованного секретариату, обратиться с просьбой созвать специальное совещание Рабочей группы. Секретариат уведомляет всех членов Рабочей группы о поступившей просьбе и созывает специальное совещание Рабочей группы, если не менее одной трети Сторон дают знать о своем согласии с просьбой в течение периода четырех (4) месяцев с даты уведомления секретариатом.

Статья 8
**Процедура внесения поправок в основной текст
настоящего Соглашения**

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с процедурами, указанными в настоящей статье.
2. Поправки к настоящему Соглашению могут вноситься любой Стороной.
3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка утверждается Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Секретариат направляет утвержденную поправку Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон для ее принятия.

5. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, вступает в силу через двенадцать (12) месяцев после принятия ее двумя третями Сторон. Поправка вступает в силу в отношении всех Сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку. Любая Сторона, заявившая о том, что она не принимает поправку, принятую в соответствии с настоящим пунктом, может в любое время после этого передать на хранение документ о принятии такой поправки Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Поправка вступает в силу в отношении этого государства через двенадцать (12) месяцев после даты передачи на хранение указанного документа.

Статья 9 **Процедура внесения поправок в приложение I** **к настоящему Соглашению**

1. В приложение I к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. Поправки могут предлагаться любой Стороной после консультации с непосредственно заинтересованными соседними государствами и обеспечении консенсуса, за исключением поправки, касающейся внутренней трассы, которая не изменяет международный погранпереход.

3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка утверждается Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам большинством присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Утвержденная поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.

5. Поправка, утвержденная в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шести (6) месяцев со дня извещения ни одно из непосредственно заинтересованных Сторон не уведомляет Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что она возражает против этой поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи вступает в силу для всех Сторон через три (3) месяца со дня истечения шести (6) месяцев, указанных в пункте 5 настоящей статьи.

7. Непосредственно заинтересованными Сторонами считаются:

а) в случае включения нового или изменения существующего маршрута Азиатских автомобильных дорог, большей частью проходящего по более чем одному субрегиону, любая Страна, по территории которой проходит данный маршрут; и

б) в случае включения нового или изменения существующего маршрута Азиатских автомобильных дорог внутри субрегионов, в том числе маршрутов, соединяющих соседние субрегионы, и маршрутов, проходящих по государствам-членам, любая Страна, граничащая с государством, подавшим заявку, по территории которого проходит этот маршрут или маршрут Азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающий более одного субрегиона, с которым соединяется этот новый или подлежащий изменению маршрут. Для целей настоящего пункта граничащими считаются также две Страны, на территории которых находятся конечные пункты морского сообщения, расположенные на маршруте Азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающем более одного субрегиона, или на маршрутах, указанных выше.

8. В целях рассмотрения возражений по пункту 5 настоящей статьи секретариат передает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, вместе с текстом поправки, перечень Стран, непосредственно заинтересованных поправкой.

Статья 10
Процедура внесения поправок в приложения II и III
к настоящему Соглашению

1. В приложения II и III к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. Поправки могут предлагаться любой Страной.

3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы, по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка утверждается Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам большинством присутствующих и участвующих в голосовании Стран. Секретариат направляет принятую поправку Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Стран.

5. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шести (6) месяцев со дня направления уведомления менее одной трети Стран уведомляют Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о своем возмущении против поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи вступает в силу для всех Сторон через три (3) месяца со дня истечения шести (6) месяцев, указанных в пункте 5 настоящей статьи.

Статья 11 Оговорки

Не допускаются оговорки в отношении любого из положений настоящего Соглашения, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 5 статьи 14.

Статья 12 Выход из Соглашения

Любая Сторона может выйти из настоящего Соглашения путем письменного уведомления, адресованного Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Выход вступает в силу по истечении одного (1) года со дня получения Генеральным секретарем этого уведомления.

Статья 13 Прекращение действия настоящего Соглашения

Настоящее Соглашение теряет силу, если число Сторон в течение какого-либо периода последовательных двенадцати (12) месяцев не достигает восьми (8).

Статья 14 Урегулирование споров

1. Всякий спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или консультации, подлежит примирению по заявлению любой из Сторон, между которыми возник спор, и передается соответственно одному или нескольким посредникам, избранным спорящими Сторонами. Если в течение трех (3) месяцев со дня представления просьбы о примирении спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора посредника или посредников, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого посредника, которому спор передается на разрешение.

2. Рекомендация посредника или посредников, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, не имеет обязательной силы, однако становится основой для повторного рассмотрения соответствующими спорящими Договаривающимися Сторонами.

3. По взаимной договоренности Стороны, между которыми возник спор, могут заранее согласиться принять рекомендацию посредника или посредников как имеющую обязательную силу.

4. Пункты 1, 2 и 3 настоящей статьи не должны толковаться как исключаящие другие меры урегулирования споров, взаимно согласованные спорящими Сторонами.

5. Любое государство может при окончательном подписании или при сдаче на хранение ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении сделать официальную оговорку о том, что оно не считает себя связанным положениями настоящей статьи, касающимися примирения. Другие Стороны перестают быть связанными положениями настоящей статьи, касающимися примирения, в отношении любой Стороны, депонировавшей такую оговорку.

Статья 15 **Ограничения в применении настоящего Соглашения**

1. Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какому-либо из Сторон принимать такие совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, какие она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

2. Сторона прилагает всевозможные усилия, при условии наличия у нее бюджетных и иных форм финансирования и в соответствии со своими законами и нормативными актами, для развития сети Азиатских автомобильных дорог в соответствии с настоящим Соглашением.

3. Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как принятие обязательства какой-либо из Сторон разрешить перемещение товаров и пассажиров через ее территорию.

Статья 16 **Уведомления Сторонам**

Помимо сообщений, предусмотренных в статьях 7, 8, 9, 10, и оговорки, сформулированной в статье 14 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет Стороны и другие государства, указанные в статье 5 о следующем:

a) об окончательном подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 5;

b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 6;

c) о дате вступления в силу поправок к настоящему Соглашению в соответствии с пунктом 5 статьи 8, пунктом 6 статьи 9 и пунктом 6 статьи 10;

d) о выходе в соответствии со статьей 12;

е) о прекращении действия настоящего Соглашения в соответствии со статьей 13.

Статья 17
Приложения к Соглашению

Приложения I, II и III к Соглашению являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

Статья 18
Секретариат Соглашения

Роль секретариата настоящего Соглашения выполняет Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

Статья 19
Сдача настоящего Соглашения на хранение
Генеральному секретарю

Подлинник настоящего Соглашения сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в статье 5 настоящего Соглашения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

ОТКРЫТО для подписания в Шанхае, Китай, с 26 апреля 2004 года в одном экземпляре на английском, китайском и русском языках, причем все три текста являются равно аутентичными и имеют одинаковую силу.

Приложение I

СЕТЬ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

1. Сеть Азиатских автомобильных дорог включает маршруты международного значения в Азии, включая маршруты большей частью пересекающие более одного из таких субрегионов, как Восточная и Северо-Восточная Азия, Южная и Юго-Западная Азия, Юго-Восточная Азия и Северная и Центральная Азия; маршруты внутри субрегионов, в том числе маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты, проходящие внутри государств-членов и обеспечивающие доступ к а) столицам; б) главным промышленным и сельскохозяйственным центрам; в) основным воздушным, морским и речным портам; г) основным контейнерным терминалам и депо; и е) основным туристическим ресурсам.
2. Номера маршрутов начинаются с букв “АН”, означающих “Asian Highway” (Азиатские автомобильные дороги), после которых ставится одна, две или три цифры.
3. Однозначными номерами от 1 до 9 обозначаются маршруты Азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающие более одного субрегиона.
4. Двухзначные и трехзначные номера отводятся для обозначения маршрутов внутри субрегионов, в том числе маршрутов, соединяющих их с соседним субрегионом, и шоссейных маршрутов внутри государств-членов, как показано ниже:
 - а) номерами 10–29 и 100–299 обозначаются маршруты в субрегионе Юго-Восточной Азии, включая Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Камбоджу, Индонезию, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Малайзию, Мьянму, Сингапур, Таиланд и Филиппины;
 - б) номерами 30–39 и 300–399 обозначаются маршруты в субрегионе Восточной и Северо-Восточной Азии, включая Китай, Корейскую Народно-Демократическую Республику, Монголию, Республику Корея, Российскую Федерацию (Дальний Восток)¹ и Японию;
 - в) номерами 40–59 и 400–599 обозначаются маршруты в субрегионе Южной и Юго-Западной Азии², включая Бангладеш, Бутан, Индию, Непал, Пакистан и Шри-Ланку.
 - г) номерами 60–89 и 600–899 обозначаются маршруты в Северной, Центральной и Юго-Западной Азии, включая Афганистан, Армению, Азербайджан, Грузию, Исламскую Республику Иран, Казахстан, Кыргызстан, Российскую Федерацию¹, Таджикистан, Туркменистан, Турцию и Узбекистан.

¹ Российская Федерация для целей нумерации маршрутов включается в два субрегиона, ввиду ее географической протяженности.

ПЕРЕЧЕНЬ МАРШРУТОВ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

**Маршруты Азиатских автомобильных дорог, пересекающие
более одного субрегиона**

<i>Номер маршрута АШД</i>	<i>Маршрут</i>
АН1	Токио – Фукуока – паром – Пусан – Кьёнгджу – Тэгу – Тэджон – Сеул – Мусан – Гэсон – Пхеньян – Синуйджу – Дадонг – <u>Шеньян</u> – <u>Пекин</u> – Шицзячжуан – Чженчжоу – Синьян-Ухань – Чаньша – Сянтань – <u>Гуанчжоу</u> – (– Шеньчжень) – <u>Наньнин</u> – Юигуань – Хунги – Донгданг – Ханой – Винь – Донгха – Хюэ – Дананг – Хойан – Нятранг – Бьенхоа – (Вунгтау) – Хошимин – Мокбай – Бавет – Пномпень – Пойпет – Араньяпратет – Кабинбури – Хинконг – Бангпаин (– Бангкок) – Накхонсаван – Так – Мэсот – Мьявади – Паяджи (– Янгон) – Мейктила – Мандалай – Таму – Морех – Импхал – Кохима – Димапур – Нагаон – Джорабад (– Гувахати) – Шиллонг – Дауки – Тамабил – Силхет – Качпур – Дакка – Джессур – Бенапол – Бангаон – Колката – Бархи – Канпур – Агра – Дели – Аттари – Уага – Лахор – Равалпинди (– Исламабад) – Хассан-Абдал – Пешавар – Торхам – Кабул – Кандагар – Диларам – Герат – Исламкаала – Докхарун – Месхед – Сабзевар – Дамган – Семнан – Тегеран – Казвин – Табриз – Эйвогли – Базарган – Гурбулак – Догубаязит – Аскале – Рефахие – Сивас – Анкара – Гереде – Стамбул – Капикуле – граница Болгарии
АН2	Денпасар – Сурабайя – Суракарта – Семаранг – Чикампек (– Бандунг) – Джакарта (– Мерак) – паром – Сингапур – Синай-Утара – Серембан – Куала-Лумпур – Баттеруэрт – Букит Кайю Хитам – Садао – Хатъяй – Бангкок – Бангпаин – Накхонсаван Так – Чианграй – Месай – Тачилек – Кьяингтонг – Мейктила – Мандалай – Таму – Морех – Импхал – Кохима – Димапур – Нагаон – Джорабад (– Гувахати) – Шиллонг – Даоки – Тамабил – Силхет – Качпур – Дакка – Хатикамрул – Банглабандха – Силигури – Какарбхитта – Патхлайя – Нараянгхат – Кохалпур – Махендранагар – Брамхадев Манди – Банбаса – Рампур – Дели – Аттари – Уага – Лахор – Мултан – Рори – Кетта – Тафтан – Мирджавех – Захедан – Керман – Анар – Язд – Салафчеган – Тегеран – Савех – Хамадан – Хосреви
АН3	Улан-Удэ – Кяхта – Алтанбулаг – Дархан – Улан-Батор – Налайха – Чойр – Сайн-шанд – Замин-Уд-Эранхот – Пекин – Тангу

	Шанхай – Ханчжоу – Наньчан – Сянтань – Гуйян – Куньмин – Цзинхун (– Далуо – Монгла – Кьяинтонг) – Мохан – Ботен – Натый – Хуайсай – Чиангхонг – Чианграй
АН4	Новосибирск – Барнаул – Ташанта – Уланбайшинт – Ховд – Ярантай Урумчи – Каши-Хонкираф – Хунджераб – Хассан-Абдал – Равалпинди (– Исламабад) – Лахор – Мултан – Рори – Хайдарабад – Карачи
АН5	<u>Шанхай – Наньцзин – Синьян – Сиань – Ланьчжоу – Тулфань – Урумчи –</u> Куитунь – Джинге – Хоргос – Алматы – Каскелен – Кордай – Георгиевка – Бишкек – Карабалта – Чалдовар – Мерке – Шымкент – Жибек-Жолы – Чернявка – Ташкент – Сырдарья – Самарканд – Навои – Бухара – Алят – Фарап – Туркменабат – Мары – Тэджен – Ашгабат – Сердар – Туркменбаши – паром – Баку – Алат – Гази-Маммед – Ганджа – Казах – Красный мост – Тбилиси – Мцхета – Хашури – Сенаки – Потти (– паром до Болгарии, Румынии, Украины) – Батуми (– паром до Болгарии, Румынии, Украины) – Сарпи – Сарп – Трабзон – Самсун – Мерзифон – Гереде – Стамбул – Капикуле – граница Болгарии
АН6	Пусан – Кьёнгджу – Кангунг – Кансон – Косон – Вонсан (– Пхеньян) – Чончжин – Сонбон – Кхасан – Хасан – Раздольное – (– Владивосток – Находка) – Уссурийск – Пограничный – Суйфэньхэ – <u>Харбин – Цицихар – Маньчжоули</u> – Забайкальск – Чита – Улан-Удэ – Иркутск – Красноярск – Новосибирск – Омск – Исилькуль – Карагуга – Петропавловск – Чистое – Петухово – Челябинск – Уфа – Самара – Москва – Красное – граница Белоруссии
АН7	Екатеринбург – Челябинск – Тройск – Каэрак – Костанай – Астана – Караганда – Бурубайтал – Мерке – Чалдовор – Кара-Балта – Ош – Андижан – Ташкент – Сырдарья – Хаваст – Худжанд – Душанбе – Нижний Пандж – Ширхан – Полехумри – Джебул-Саредж – Кабул – Кандагар – Спинболдак – Чаман – Кетта – Калат – Карачи
АН8	Граница Финляндии – Торпиновка – Выборг – Санкт-Петербург – Москва – Тамбов – Борисоглебск – Волгоград – Астрахань – Хасавюрт – Махачкала – Казмаларский – Самур – Сумгаит – Баку – Алят – Биласувар – Астара – Рашт – Казвин – Тегеран – Савех – Ахваз – Бандер-Эмам

Маршруты Азиатских автомобильных дорог внутри субрегионов, включая маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты Азиатских автомобильных дорог, проходящие по государствам-членам

Юго-Восточная Азия	
АН11	Вьентьян – Банлао – Тхакхэк – Сено – Пакса – Веангкхам – Транпэангреал – Стынгтраенг – Кратя – Пномпень – Сиануквиль
АН12	Натый – Удомсай – Пакмонг – Луангпрабанг – Вьентьян – Тханаленг – Нонгкхай – Удонтхани – Кхонкэн – Накхонрачасима – Хинконг
АН13	Удомсай – Муангнгын – Хуайкон – Уттарадит – Пхитсанулок – Накхонсаван
АН14	Хайфон – Ханой – Вьетри – Лаокай – Хекоу – Куньмин – Руили – Мусэ – Лашио – Мандалай
АН15	Винь – Каотрео – Кеонья – Банлао – Тхакхэк – Накхонпханом – Удонтхани
АН16	Донгха – Лаобао – Денсавань – Сено – Саваннакхет – Мукхдахан – Кхонкэн – Пхитсанулок – Так
АН18	Хатъяй – Сунгайколок – Рантау-Панджанг – Кота-Бару – Куантан – Джохор-Бару – плотина Джохор-Бару
АН19	Накхонратчасима – Кабинбури – Лэмчабанг – Чонбури – Бангкок
АН25	Банда Ачех – Медан – Тебинтингги – Думай – Пеканбару – Джамби – Палембанг – Танджунг-Каранг – Бакаухени – паром – Мерак
АН26	Лаоаг – Манила – Легаспи – Матног – паром – Аллен – Таклобан (– Ормок – (– паром) – Себу) – Лилоан – паром – Суригао – Давао (– Кагаян де Оро) – Хенераль-Сантос – Замбоанга

Восточная и Северо-Восточная Азия	
АН30	Уссурийск – Хабаровск – Белогорск – Чита
АН31	Белогорск – Благовещенск – <u>Хейхэ</u> – Харбин – Чанчунь – <u>Шеньян</u> – <u>Далянь</u>

АН32	Сонбонг – Вонджонг – Цюаньхэ – Хуньчунь – Чанчунь – Аршан – Нумруг – Сумбер – Чойбалсан – Ондорхан – Налайха – Улан-Батор – Улястай – Ховд
АН33	<u>Харбин – Тунцзян</u>
АН34	<u>Ляньюньган- Чженчжоу – Сиань</u>

Южная Азия	
АН41	Граница Мьянмы – Текнаф – Кокс-Базар – Читтагонг – Качпур – Дакка – Хатикамул – Джессур – Монгла
АН42	<u>Ланьчжоу – Синин – Голмуд – Лхаса – Чжанму – Кодари – Катманду – Нараянгхат – Патхлайя – Биргандж – Раксаул – Пипракотхи – Музаффарпур – Барауни – Бархи</u>
АН43	Агра – Гвалиор – Нагпур – Хайдарабад – Бангалор – Кришнагири – Мадурай – Дханушкоди – паром – Талайманнар – Дамбулла – Курунегала (– Канды) – Коломбо – Матара
АН44	Бласор – Бхубанесвар –Тринкомали – Дамбулла
АН45	Колката – Харагпур – Висакхапатнам – Виджаявада – Ченнай – Кришнагири – Бангалор
АН46	Харагпур – Нагпур – Дхуле
АН47	Гвалиор – Дхуле – Тхане (– Мумбай) – Бангалор
АН48	Пхуэнтшолинг – граница Индии
АН51	Пешавар – Дера Исмаил Хан – Кетта

Северная, Центральная Юго-Западная Азия	
АН60	Омск – Черлак – Прииртышское – Павлодар – Семипалатинск – Таскескен – Учарал – Алматы – Каскелен – Бурубайтал
АН61	Каши – Туругарт – Тороугарт – Нарын – Бишкек – Георгиевка – Кордай – Мерке – Чимкент – Кызыл-Орда – Аральск – Карабутак – Актюбинск –

	Уральск – Каменка – Озимки – Саратов – Борисоглебск – Воронеж – Курск – Крупец – граница Украины
АН62	Петропавловск – Аркалык – Джекказган – Кызыл-Орда – Чимкент – Жибек-Жолы – Чернявка – Ташкент – Сырдарья – Самарканд – Гузар – Термез – Хайратан – Мазари-Шариф
АН63	Самара – Курлин – Погодаево – Уральск – Атырау – Бейнеу – Оазис – Нукус – Бухара – Гузар
АН64	Барнаул – Веселоярский – Красный Аул – Семипалатинск – Павлодар – Шидерты – Астана – Кокчетав – Петропавловск
АН65	Каши – Аркакстан – Иркештам – Сарыташ (– Ош) – Карамык – Вахдат – Душанбе – Турсунзаде – Узун – Термез
АН66	Граница Китая – перевал Кульма – Хоруг – Кулоб – Вахдат – Душанбе
АН67	Куйтан – Бакету – Бахты – Таскескен – Семипалатинск – Павлодар – Шидерты – Караганда – Джекказган
АН68	Цзинхэ – Алатавшанкоу – Достык – Учарал
АН70	Граница Украины – Донецк – Волгоград – Астрахань – Котляевка – Атырау – Бейнеу – Жатыбай (– Актау) – Бекдаш – Туркменбаши – Сердар – Гудуролум – Инче-Бороун – Горган – Сари – Семнан – Дамгхан – Язд – Анар – Бендер-Аббас
АН71	Диларам – Заранг – Милак – Забол – Даштак
АН72	Тегеран – Ком – Эсфахан – Шираз – Бушер
АН75	Теджен – Сарахс – Саракхс – Мешхед – Бирджанд – Нехбандан – Даштак – Захедан – Чабахар
АН76	Полехумри – Мазари-Шариф – Герат
АН77	Джебельсардж – Бамьян – Герат – Тургунди – Серкетабат – Мары
АН78	Ашгабат – перевал Човдан – Баджгиран – Кучам – Шабзевар – Керман
АН81	Ларси – Мцхета – Тбилиси – Садахло – Баграташен – Ванаджор – Аштарак – Ереван – Эрасх – Садарак –(граница Турции) Нахичевань – Джульфа (– Джольфа) – Ордубад – Агарак – Мегри Агбанд – Горадиз – Газимаммед – Алят – Баку – паром – Актау

АН82	Граница Российской Федерации – Леселидзе – Сухуми – Сенаки – Хашури – Ахалцихе (– Вале) – Жданов – Бавра – Гумри (– Акурик) – Аштарак – Ереван – Эрасх – Горис – Капан – Мегри – Агарак – Нурдуз – Джольфа – Ивзюглу
АН83	Казах – Узунтала – Паравакар – Ереван
АН84	Догубаязит – Диярбакир – Газянтеп – Топраккале (– Искендерон) – Адана – Ичель
АН85	Рефахие – Амася – Мерзифон
АН86	Аскале – Байбурт – Трабзон
АН87	Анкара – Афьон – Узак – Измир

Примечания: Маршруты, указанные в скобках, означают ответвление от места, стоящего непосредственно перед скобками.

Подчеркнутые участки означают потенциальные маршруты Азиатских автомобильных дорог.

Слово «паром» не следует толковать, как налагающее какие бы то ни было обязательства на Стороны.

Приложение II

КЛАССИФИКАЦИЯ И НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Классификация и нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог составляют минимум стандартов и рекомендаций в отношении строительства, модернизации и содержания маршрутов Азиатских автомобильных дорог. Стороны предпринимают все усилия для соблюдения настоящих положений как при строительстве новых дорог, так и при повышении классности и модернизации уже существующих. Эти стандарты не применяются по отношению к застроенной территории.¹

II. КЛАССИФИКАЦИЯ МАРШРУТОВ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Классификация Азиатских автомобильных дорог представлена в таблице 1.

Таблица 1. Классификация Азиатских автомобильных дорог

<i>Класс</i>	<i>Описание</i>	<i>Дорожное покрытие</i>
Автомагистраль	Автомобильная дорога с контролируемым въездом	Асфальтобетон или цементобетон
Класс I	Четыре и больше полос	Асфальтобетон или цементобетон
Класс II	Две полосы	Асфальтобетон или цементобетон
Класс III	Две полосы	Покрытие с двойной обработкой битумом

«Автомагистраль» в классификации относится к автомобильным дорогам с контролируемым въездом. Автомобильные дороги с контролируемым въездом предназначены исключительно для автомобилей. Автомобильные дороги с контролируемым въездом доступны для въезда только через развязки на разных уровнях. Пользование автомобильной дорогой с контролируемым въездом запрещено для мопедов, велосипедов и пешеходов в целях обеспечения безопасности движения и высокой скорости передвижения автомобилей. Для автомобильных дорог с

¹ Сторона обозначает застроенные территории в соответствии со своими требованиями.

контролируемым въездом не проектируются пересечения на одном уровне, а проезжая часть разделяется средней полосой.

«Класс III» используется только при ограниченном объеме средств для финансирования строительства и/или при ограниченной полосе отвода для прокладки дороги. В будущем в возможно кратчайшие сроки следует усовершенствовать дорожное покрытие и сделать его асфальтобетонным или цементобетонным. Ввиду того, что Класс III также считается минимальным желательным стандартом, следует поощрять работу по модернизации любых участков дороги, находящихся ниже класса III, чтобы они соответствовали стандартам этого класса.

III. НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ВХОДЯЩИХ В СЕТЬ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

1. Классификация местности

Классификация местности приведена в таблице 2.

Таблица 2. Классификация местности

<i>Классификация местности</i>	<i>Продольный уклон</i>
Равнинный рельеф (Р)	0–10 процентов
Холмистый рельеф (Х)	Свыше 10–25 процентов
Гористый рельеф (Г)	Свыше 25–60 процентов
Горный рельеф (К)	Свыше 60 процентов

2. Расчетная скорость

Расчетные скорости определяются следующими значениями: 120, 100, 80, 60, 50, 40 и 30 км в час. Взаимосвязь между расчетной скоростью, классификацией автомобильных дорог и классификацией местности приведены в таблице 3. Расчетная скорость в 120 км в час применима только для автомагистрали (автомобильной дороги с контролируемым въездом, разделительной полосой и перекрестками на разных уровнях).

Таблица 3. Зависимость между расчетной скоростью, классификацией автомобильных дорог и местностью

<i>Местность</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>(Единица измерения км/час)</i>		
		<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Равнинный рельеф (Р)	120	100	80	60
Холмистый рельеф (Х)	100	80	60	50
Гористый рельеф (Г)	80	50	50	40
Горный рельеф (К)	60	50	40	30

3. Поперечный профиль

В таблице 4 указаны параметры ширины полосы отвода, ширины полосы движения, ширины обочины, ширины разделительной полосы, уклона дорожного покрытия и уклона обочины по каждому классу дорог.

Настоятельно рекомендуется, чтобы движение пешеходов, велосипедов и гужевых повозок было отделено от движения автомобилей путем строительства, где это необходимо, специальных проездов и/или тротуаров на тех участках, где беспрепятственному движению автомобилей мешает такое движение.

Таблица 4. Нормы проектирования автомобильных дорог сети Азиатских автомобильных дорог

Классификация шоссейных дорог		Автомагистраль (4 и больше полос)				Класс I (4 и больше полос)				Класс II (2 полосы)				Класс III (2 полосы)			
Классификация местности		Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К
Расчетная скорость (км/час)		120	100	80	60	100	80	50		80	60	50	40	60	50	40	30
Ширина (м)	Полосы отвода	(50)				(40)				(40)				(30)			
	Полосы проезжей части	3,50				3,50				3,50				3,00 (3,25)			
	Обочины	3,00		2,50		3,00		2,50		2,50		2,00		1,5 (2,0)		0,75 (1,5)	
	Разделительной полосы	4,00		3,00		3,00		2,50									
Минимальный радиус кривой в плане трассы дороги (м)		520	350	210	115	350	210	80		210	115	80	50	115	80	50	30
Уклон дорожного покрытия (%)		2				2				2				2-5			
Уклон обочины (%)		3-6				3-6				3-6				3-6			
Вид дорожного покрытия		Асфальтобетон/ Цементобетон				Асфальтобетон/ цементобетон				Асфальтобетон/ цементобетон				Двойная битумная обработка			
Максимальный уклон виража (%)		10				10				10				10			
Максимальный вертикальный уклон (%)		4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7
Расчетная нагрузка (минимум)		HS20-44				HS20-44				HS20-44				HS20-44			

Примечания: Цифры в скобках указывают рекомендуемые параметры.

Минимальный радиус кривой в плане дороги определяется в совокупности с ее виражом.

Рекомендуемая ширина разделительной полосы может быть уменьшена при наличии надлежащего защитного ограждения.

Стороны применяют свои национальные нормы при строительстве таких сооружений, как мосты, эстакады и тоннели.

4. План трассы

Дорога в плане должна соответствовать топографическим особенностям местности, через которую она проходит. Минимальные радиусы кривых в плане следует применять только по необходимости и в совокупности с переходными кривыми. При любой возможности следует избегать сопряженных кривых в плане. В таблице 5 указаны минимальные радиусы кривых в плане по каждому классу шоссе дорог.

Таблица 5. Минимальные радиусы кривых в плане трассы дороги

<i>Местность</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>(Единица измерения: м)</i>		
		<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Равнинный рельеф (Р)	520 (1000)	350 (600)	210	115
Холмистый рельеф (Х)	350 (600)	210 (350)	115	80
Гористый рельеф (Г)	210 (350)	80 (110)	80	50
Горный рельеф (К)	115 (160)	80 (110)	50	30

Примечание: Цифры в скобках представляют рекомендуемые значения.

Минимальные радиусы кривых в плане рекомендуется ограничивать только исключительными случаями, а в остальных случаях следует применять радиусы кривых превышающие соответствующие минимальные радиусы на 50–100 процентов.

При проектировании кривых в плане в условиях гористого и горного рельефа рекомендуется рассматривать их в сочетании с продольным профилем и расстоянием между кривыми.

Переходные кривые следует проектировать для соединения кривых с радиусами меньше параметров, указанных в таблице 6. В случаях, когда их радиусы в два раза превышают параметры, указанные в таблице 6 рекомендуется также проектировать переходные кривые

Таблица 6. Радиусы, требующие проектирования переходных кривых

<i>Местность</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>(Единица измерения: м)</i>		
		<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Равнинный рельеф (Р)	2 100	1 500	900	500
Холмистый рельеф (Х)	1 500	900	500	350
Гористый рельеф (Г)	900	500	350	250
Горный рельеф (К)	500	500	250	130

В отношении минимальной длины переходной кривой рекомендуется применять параметры, указанные в таблице 7.

Таблица 7. Минимальная длина переходной кривой

<i>Местность</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>(Единица измерения: м)</i>		
		<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Равнинный рельеф (Р)	100	85	70	50
Холмистый рельеф (Х)	85	70	50	40
Гористый рельеф (Г)	70	50	40	35
Горный рельеф (К)	50	50	35	25

Максимальный уклон виража должен быть равен 10 процентам для всех видов местности.

5. Продольный профиль

Продольный профиль дороги в холмистой местности должен быть как можно более плавным с учетом экономической целесообразности устройства насыпей и выемок при спрямлении рельефа местности. При выборе максимально-допустимой величины продольного уклона дороги рекомендуется учитывать, что её дальнейшая модернизация может привести к потере первоначальных инвестиций.

Параметры максимального уклона, указанные в таблице 8, используются для всех классов шоссейных дорог.

Таблица 8. Максимальный вертикальный уклон

<i>Классификация местности</i>	<i>Максимальный вертикальный уклон</i>
Равнинный рельеф (Р)	4 процента
Холмистый рельеф (Х)	5 процентов
Гористый рельеф (Г)	6 процентов
Горный рельеф (К)	7 процентов

В тех случаях, когда протяженность участков подъема превышает значения, указанные в таблице 9, рекомендуется строить при интенсивном грузовом движении дополнительные полосы движения на подъемах.

Необходимая длина наклонного участка при которой рекомендуется устройство дополнительной полосы движения на подъеме для автомагистралей и дорог I класса представлена в таблице 9.

Таблица 9. Наибольшая протяженность подъема при различном продольном уклоне

<i>Классификация местности</i>	<i>Автомагистраль</i>	<i>Класс I</i>
Равнинный рельеф (Р)	3 процента — 800 м	3 процента — 900 м
	4 процента — 500 м	4 процента — 700 м
Холмистый рельеф (Х)	4 процента — 700 м	4 процента — 800 м
	5 процентов — 500 м	5 процентов — 600 м
Гористый рельеф (Г)	5 процентов — 600 м	5 процентов — 700 м
	6 процентов — 500 м	6 процента — 500 м
Горный рельеф (К)	6 процентов — 500 м	6 процентов — 500 м
	7 процентов — 400 м	7 процентов — 400 м

6. Дорожное покрытие

Проезжая часть дорог должна иметь цементобетонное или асфальтобетонное покрытие. Вместе с тем, дороги III класса могут иметь щебёночное покрытие с двойной обработкой битумом.

Покрытие на многих участках сети Азиатских автомобильных дорог повреждается из-за недостаточной несущей способности. В связи с этим следует тщательно определить расчетную нагрузку на покрытие, чтобы не допустить повреждения дорожной одежды и в конечном итоге сократить расходы на содержание дороги.

Вместе с тем при проектировании дорожного покрытия следует принимать во внимание следующие факторы:

- a) нагрузка на ось;
- b) интенсивность движения
- c) качество материалов, которые будут использоваться в основании покрытия и в земляном полотне (поскольку качество строительных материалов различается по странам, инструкция по расчету дорожных покрытий не была включена в нормы проектирования сети Азиатских автомобильных дорог.

7. Расчетная нагрузка

Проектные нагрузки (максимальные осевые нагрузки) должны назначаться с учетом роста тяжелых транспортных средств и особенно транспортных средств для перевозки контейнеров. Для того чтобы предупредить преждевременное повреждение дорог и сократить расходы на их содержание, сеть Азиатских автомобильных дорог, как сеть международных автомобильных дорог, должна иметь высокую несущую способность дорожных одежд.

Для проектирования сооружений в качестве минимальной нагрузки следует применять минимальную нагрузку HS 20-44, что является международным стандартом, соответствующим нагрузке, создаваемой прицепом при полной загрузке.

8. Подмостовой габарит

Минимальный подмостовой габарит должен составлять 4,5 м, что является требованием для безопасной провозки контейнеров международного стандарта (ISO). Вместе с тем, в тех случаях, когда невозможно обеспечить достаточный подмостовой габарит из-за высокой стоимости перестройки существующих сооружений, например мостов, можно использовать прицепы с низкой посадкой.

9. Окружающая среда

При подготовке проектов строительства новых дорог должна производиться оценка воздействия на окружающую среду в соответствии с национальными нормами. Желательно также расширить это положение, предусмотрев такую оценку при реконструкции или серьезной модернизации существующих автомобильных дорог.

10. Безопасность дорожного движения

При развитии сети Азиатских автомобильных дорог Стороны уделяют всестороннее внимание вопросам безопасности дорожного движения.

Приложение III

ОПОЗНОВАНИЕ И ОБОЗНАЧЕНИЕ СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

1. Знак, используемый для опознавания и обозначения маршрутов Азиатских автомобильных дорог, имеет четырехугольную форму.
2. Этот знак состоит из букв АН, за которыми, как правило, следует номер маршрута, обозначенный арабскими цифрами.
3. Знак имеет белую или черную надпись; он может прикрепляться к другим знакам или совмещаться с ними.
4. Знак должен быть такого размера, чтобы водитель транспортного средства, движущегося на большой скорости, мог легко распознать и понять этот знак.
5. Знак, предназначенный для опознавания и обозначения маршрутов Азиатских автомобильных дорог, не исключает возможности использования знака, обозначающего дорогу согласно национальным стандартам.
6. Номера маршрутов Азиатских автомобильных дорог включаются в систему указательных знаков данного государства (или объединяются с этой системой). Знак с обозначением номеров может устанавливаться как перед каждым въездом или развязкой, так и после них.
7. В случае, если государства являются Сторонами как Межправительственного соглашения о сети Азиатских автомобильных дорог, так и Европейского соглашения о международных автомагистралях, маршруты обозначаются либо знаками маршрутов Азиатских автомобильных дорог, либо знаками Европейских международных автомагистралей, либо теми и другими знаками по усмотрению Сторон.
8. Если маршрут Азиатских автомобильных дорог переходит в другой маршрут или пересекает другой маршрут Азиатских автомобильных дорог, то рекомендуется указывать соответствующие номера маршрутов Азиатских автомобильных дорог перед таким въездом или развязкой.

Certified true copy
Copie certifiée conforme

2005