

# 铁路合作组织 (铁组)



Организация сотрудничества  
железных дорог (ОСЖД)

Organisation for Co-Operation  
between Railways (OSJD)

Organisation für die Zusammenarbeit  
der Eisenbahnen (OSShD)

## 铁路合作组织 2023 年工作报告

# 铁组成员

(截至2024年8月1日)

## 铁组成员国和铁组成员国铁路

国家	铁路公司/管理局
阿塞拜疆共和国	阿(塞)铁——阿塞拜疆铁路股份公司
阿尔巴尼亚共和国	
阿富汗伊斯兰共和国	阿(富)铁——阿富汗铁路局
白俄罗斯共和国	白铁——白俄罗斯铁路
保加利亚共和国	保铁——保加利亚国家铁路控股公司
匈牙利	匈铁——匈牙利国家铁路股份公司
越南社会主义共和国	越铁——越南铁路总公司
格鲁吉亚	格铁——格鲁吉亚铁路股份公司
伊朗伊斯兰共和国	伊铁——伊朗伊斯兰共和国铁路
哈萨克斯坦共和国	哈铁——哈萨克斯坦铁路国有股份公司(哈萨克斯坦铁路)
中华人民共和国	中铁——中国国家铁路集团有限公司(中国铁路)
朝鲜民主主义人民共和国	朝铁——朝鲜民主主义人民共和国铁路
大韩民国	韩铁——韩国铁道公社
古巴共和国	
吉尔吉斯共和国	吉铁——吉尔吉斯斯坦国有铁路公司(吉尔吉斯斯坦铁路)
老挝人民民主共和国	老铁——老挝国家铁路公司
拉脱维亚共和国	拉铁——拉脱维亚铁路国家股份公司
立陶宛共和国	立铁——立陶宛铁路股份公司
摩尔多瓦共和国	摩铁——摩尔多瓦铁路国家企业
蒙古国	蒙铁——乌兰巴托铁路股份公司
波兰共和国	波铁——波兰国家铁路股份公司
俄罗斯联邦	俄铁——俄罗斯铁路股份公司
罗马尼亚	罗铁——罗马尼亚国有铁路股份公司
斯洛伐克共和国	斯铁——斯洛伐克共和国铁路(斯铁)
塔吉克斯坦共和国	塔铁——塔吉克斯坦铁路国家单一制企业(塔吉克斯坦铁路)
土库曼斯坦	土铁——土库曼斯坦内阁直属交通运输部铁路署
乌兹别克斯坦共和国	乌(兹)铁——乌兹别克斯坦铁路股份公司(乌兹别克斯坦铁路)
乌克兰	乌(克)铁——乌克兰铁路股份公司
捷克共和国	捷铁——捷克铁路股份公司
爱沙尼亚共和国	爱铁——爱沙尼亚铁路股份公司

## 铁组观察员铁路

德铁——德国铁路股份公司	塞铁——塞尔维亚铁路股份公司
希铁——希腊铁路	联邦客运股份公司——联邦客运公司(俄罗斯)
法铁——法国国营铁路公司	

## 铁组加入企业

OLTIS集团股份有限公司(捷克)	Euro Rail Cargo有限公司(拉脱维亚)
FEROVIAR ROMAN集团股份有限公司(罗马尼亚)	SIGIS股份公司(拉脱维亚)
比得哥什佩萨轨道技术股份公司(波兰比得哥什)	Baltijas Tranzita Serviss股份公司(拉脱维亚)
Unicom Transit股份公司(罗马尼亚)	Baltijas Ekspressis股份公司(拉脱维亚)
CTM有限公司(俄罗斯圣彼得堡)	蒙古铁路国家股份公司(蒙古)
PLASKE股份公司(乌克兰)	Интертранс股份公司(俄罗斯)
第聂伯罗彼得罗夫斯克道岔厂股份公司(乌克兰)	俄罗斯邮政股份公司(俄罗斯)
匈牙利铁路货运股份公司(匈牙利)	北京交通大学(中国)
Freightliner PL有限公司(波兰)	西南交通大学(中国)
南高加索铁路股份公司(亚美尼亚/俄罗斯)	Gargždų geležinkelis股份公司(立陶宛)
集装箱运输公司(俄罗斯)	成都北辰中金展览有限公司(中国)
ТВЕМА股份公司(俄罗斯)	CER货运控股公司(匈牙利)
ОТЛК ЕРА股份公司(俄罗斯)	杰帕德快运公司(捷克)
Евросиб股份公司(俄罗斯)	波兰东西方物流有限公司(波兰)
Track Tec股份公司(波兰)	远东航运集团(俄罗斯)
东北亚铁路集团股份有限公司(中国)	波兰铁路研究院(波兰)
俄罗斯交通大学(莫斯科铁道学院)(俄罗斯)	新陆路粮食走廊集团公司(俄罗斯)
中国中铁二院工程集团有限责任公司(中国)	“哈萨克斯坦铁路货物承运人协会”自治组织法人联合会

# 目录

铁组成员.....	封2
铁组机构.....	2
统计数据.....	4
前言.....	5
铁组领导机关活动情况.....	7
铁组委员会活动情况.....	11
铁组各方面工作进展情况.....	19
铁组委员会的经营活动.....	99
观察员和加入企业参加铁组工作情况.....	105
与国际组织开展合作情况.....	109
附件1：铁组各铁路主要生产指标.....	119

本报告于2024年4月18日由铁组第38次铁路总局长（负责代表）会议（2024年4月15-19日，土库曼斯坦，阿什哈巴德）赞同，2024年6月19日由铁组第51届部长会议（2024年6月17-20日，波兰，华沙）核准。

## 出版单位

铁路合作组织（铁组）委员会

## 编辑委员会

副教授 谢尔盖·卡边科夫（主任）  
经济学副博士、教授 米罗斯拉夫·安东诺维奇  
经济师、工程师 祖拜达·阿斯巴耶娃  
工程师 拉多万·沃帕列茨基  
工程师 祖拉布·科兹马瓦  
工程师 马里奥·马塔  
工程师 朱海峰

交付排版： 2024年8月27日  
签字印刷： 2024年9月20日

## 编辑部

总编辑：谢尔盖·卡边科夫  
编辑：朱海峰  
秘书：塔伊莎·科尔尼柳克，安娜·格洛戈夫斯卡

地址：00-681华沙 霍扎街63/67号  
电话：(+48) 22-657-36-17  
(+48) 22-657-56-18  
传真：(+48) 22-621-94-17  
(+48) 22-657-36-54

电子邮箱：osjd@osjd.org.pl; www.osjd.org

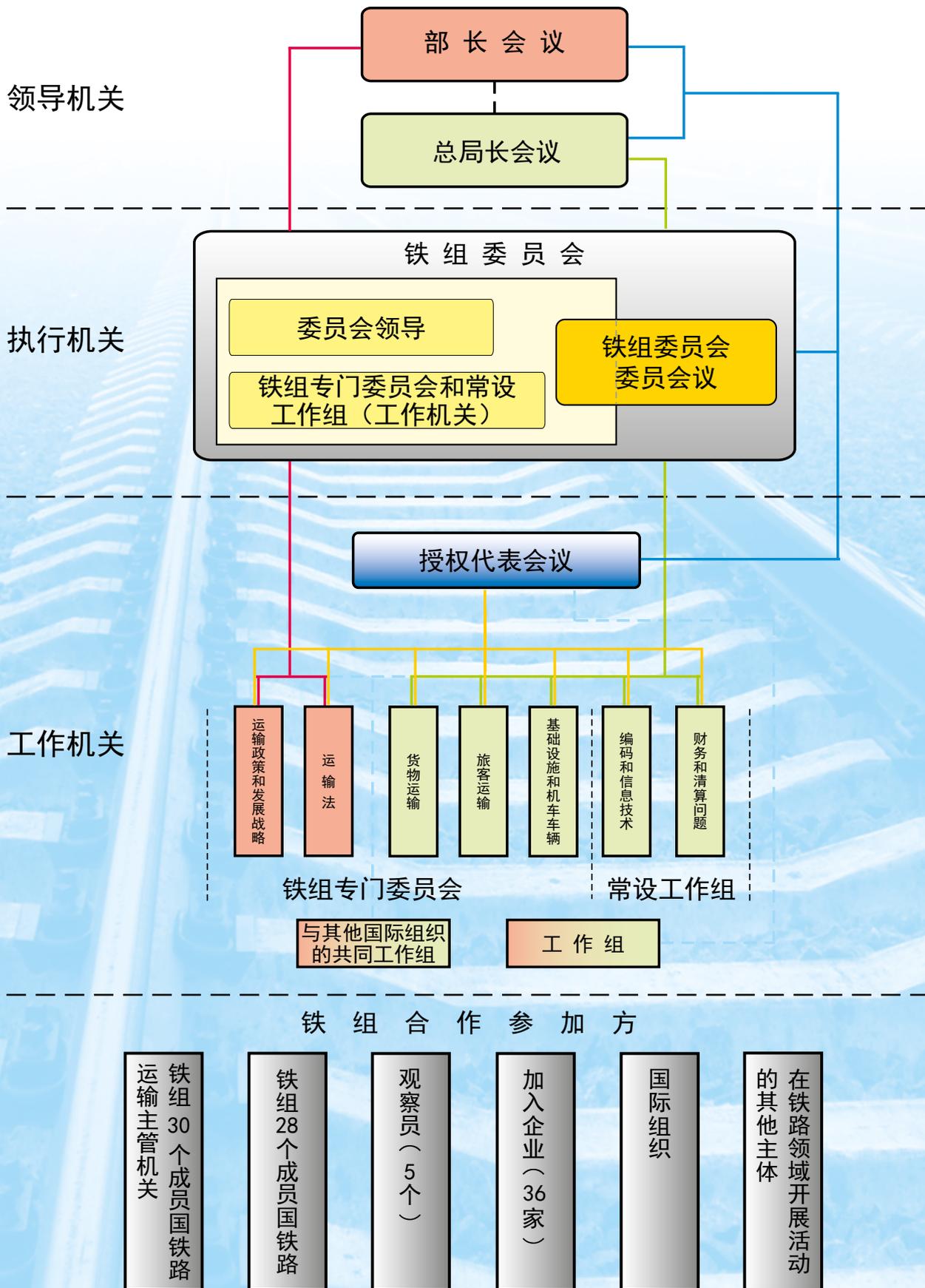
PAB-Font s.c.印刷厂印刷  
地址：03-450华沙，Ratuszowa 11号  
电话：(+48) 22 814-10-34  
e-mail: biuro@pabfont.pl

## 文中采用的缩写词一览表

АБД	自动化数据库	МТТ	国际铁路过境运价规程
ВПС	万国邮政联盟	НТИ	科技信息
ВРГ	临时工作组	НТЭИ	科技经济信息
ВРГП	铁路运输领域职业教育培训问题临时工作组	НХМ	统一货物品名表（铁盟NHM）
ВТамО	世界海关组织	ОСЖД	铁路合作组织
ГУП	国家单一制企业	ОТИФ	国际铁路运输政府间组织
ГНГ	通用货物品名表	ПГВ	国际联运货车使用规则
ЕАТС	欧亚运输联系	ППВ	国际联运客车使用规则
ЕЖДА	欧洲铁路署	ПРГ	常设工作组
ЕПИ	统一检索系统	ПРГКИ	编码和信息技术常设工作组
ЕТТ	统一过境运价规程	ПРГФ	财务和清算问题常设工作组
ЕЭК ООН	联合国欧洲经济委员会	СМГС	国际铁路货物联运协定
ИТ	信息技术	СМПС	国际旅客联运协定
КВТ	内陆运输委员会	СРГ	共同工作组
КГД	总局长（负责代表）会议	ТСИ	互联互通技术规范
КСТП	跨欧亚运输国际协调委员会	ЦИТ	国际铁路运输委员会
МСЖД	国际铁路联盟	ЭСКАТО ООН	联合国亚洲及太平洋经济社会委员会
		ЭПД	电子运输票据

# 铁路合作组织（铁组） 机构

(2024年8月1日)



# 铁组委员会领导



铁组委员会主席  
米罗斯拉夫·安东诺维奇



铁组委员会副主席  
米哈伊尔·弗谢沃洛  
日斯基



铁组委员会副主席  
隋瑞政



铁组委员会秘书  
阿季拉·基什

## 统计数据 (铁组成员国铁路2023年主要指标)

序号	国家	铁路	代码	营业里程 (km)	电气化铁路 (km)	旅客运量 (千人)	旅客周转量 (百万人公里)	货物运量 (千吨)	货物周转量 (百万吨公里)
1	阿塞拜疆	阿塞拜疆铁路	0057	2179,57	1150,61	7 185	313,55	18275,90	6739,50
2	阿富汗	阿富汗铁路	0068	226				4 408,9	83,9
3	白俄罗斯	白俄罗斯铁路	0021	5 474,1	1 369,3	62 439,6	5 336,1	99 904,4	35 287,5
4	保加利亚 <sup>1</sup>	保加利亚铁路	0052	4 044	3 005	21 852,9	1 593,3	5 759,3	1 710
5	匈牙利 <sup>2</sup>	匈牙利铁路	0055	7 419	3 261	190 127,83	10 400,0	43 387,85	10 764,7
6	越南	越南铁路	0032	2 347		6 122,8	2 209,8	4 639,3	3 717,0
7	格鲁吉亚	格鲁吉亚铁路	0028	1 576,5	1 546,22	2 283,4	687,3	13 551,5	3 839,6
8	伊朗	伊朗铁路	0096						
9	哈萨克斯坦	哈萨克斯坦铁路	0027	16 005,6 <sup>3</sup>	4 237,5 <sup>3</sup>	20 177,8	16 488,8	297 357	262 411,9
10	中国	中国铁路	0033	69 838	48 933	1 475 182	479 179	2 794 080	2 561 617
11	朝鲜	朝鲜铁路	0030						
12	韩国	韩国铁路	0061	4 147,7	3 309,2	136 693	23 973	21 257	5 528
13	吉尔吉斯斯坦	吉尔吉斯斯坦铁路	0059	417,2		247	21,6	9 367	1 085,6
14	拉脱维亚	拉脱维亚铁路	0025	1 830,9	250,9	17 134	612	15 636	5 296
15	立陶宛	立陶宛铁路	0024						
16	摩尔多瓦	摩尔多瓦铁路	0023	1 150,8		774,3	58,9	3 947,4	802,4
17	蒙古	蒙古铁路	0031	1839,8		2 141,84	797,47	32 305,43	18 869,32
18	波兰 <sup>4</sup>	波兰铁路	0051	19393 <sup>*</sup>	12126 <sup>*</sup>	374 443	25 856,71	231 661,4	61 598,53
19	俄罗斯	俄罗斯铁路	0020	85 502	44 296	1 199 558,5	136 308,15	1 369 954,8	2 636 928,3
20	罗马尼亚	罗马尼亚铁路	0053	10 615	4 031	74 393,37	6 154,47	15 248,4	2 899,44
21	斯洛伐克	斯洛伐克铁路	0056	3 584,13	1 584,7	71 726,51 <sup>5</sup>	3 560,4 <sup>5</sup>	26 352,39 <sup>6</sup>	5 185,04 <sup>6</sup>
22	塔吉克斯坦	塔吉克斯坦铁路	0066	670		455,6	23,4	6 458,1	304,1
23	土库曼斯坦 <sup>7</sup>	土库曼斯坦铁路	0067	5113					
24	乌兹别克斯坦	乌兹别克斯坦铁路	0029	4 839,7	1 942,2	9 809,7	3 903,7	109 411	27 080,7
25	乌克兰	乌克兰铁路	0022						
26	捷克 <sup>4</sup>	捷克铁路	0054	9 513,9	3 276,9	184 576,6	10 487,9	87 018,2	15 531,4
27	爱沙尼亚	爱沙尼亚铁路	0026	907	139	7 803,7	408,1	4 794,4	571,7
	总计	铁组		253 520,9	134 458,5	3 504 986,6	668 323,5	5 076 806,7	5 262 677

\* 2022年前的数据

1 保铁基础设施公司数据、保铁客运公司数据、保铁货运公司数据

2 匈铁、匈铁客运公司和匈铁铁路数据

3 截至2023年1月1日的数据

4 全部承运人的数据

5 斯铁客运公司的数据

6 斯铁货运公司的数据

7 《铁路合作组织通讯》2024年第2期第2页

# 前言

尊敬的女士们、先生们：

过去的2023年是铁路运输业不得不应对与不稳定的地缘政治和社会形势相关的新挑战的一年。铁路合作组织（下称“铁组”）在发展欧亚大陆铁路运输领域国际合作的框架内，制定了一系列旨在稳定局势和维护商品及货物铁路供应链安全的措施。

根据已核准的工作计划和工作纲要，并利用现代通信技术和手段，开展了铁组工作机构的活动。铁组在最困难的地缘政治和社会环境中表现出了稳定性以及灵活适应新工作模式的能力。铁组委员会领导和委员的工作着重于提高运输效率和完善铁路运输业的各个方面。铁组主张和平、相互尊重和根据国际法解决争议问题。

2023年，在韩国釜山和波兰华沙举办的铁组领导机构——铁组部长会议和铁组铁路总局长（负责代表）会议通过了与铁组活动相关的一系列重要决议。韩国成为了国际铁路货物联运协定（下称“国际货协”）和国际旅客联运协定（下称“国际客协”）的缔约方。

去年，在铁组专门委员会和常设工作组的框架内，就运输政策和发展战略、运输法、货物和旅客运输组织、基础设施发展和机车车辆现代化改造，以及现代技术的应用和开展财务清算等广泛问题开展了工作。

这些任务的顺利执行离不开铁组委员会委员和工作人员，铁组成员国及铁组观察员和加入企业专家的积极参与和努力。我对此表示高度赞赏，并对他们开展的工作及为发展铁组所做的贡献表示感谢。

尽管存在不利的外部条件，但铁组委员会领导和委员在会议和其他活动的框架内成功举行了多次会晤，在国际论坛上介绍了铁组有关铁路问题的立场。建立了新的联系（例如与突厥语国家组织建立合作），并提出了有利于巩固铁路领域合作的一些新倡议。这些工作有助于加强与铁组成员国相关部委和铁路的合作，并在国际范围内提高人们对铁组的职能和对发展运输业所做贡献的认识。数字化转型、生态环境和气候变化，以及铁路应就这些问题采取的措施成为铁组未来新的工作方向。这些内容应反映在铁组的长期战略中。

2023年，铁组继续完成自身使命，为铁路行业制定最佳解决方案。铁组在工作中力求保障供应链的稳定和安全，发展各国间的合作并制定适应当前地缘政治形势的最佳实践方案。

向您提交本报告供研究的同时，我希望地缘政治早日实现稳定并找到克服一切困难的方法，以造福于铁组的所有成员，并进一步发展欧亚大陆的铁路运输。

顺致敬意



铁组委员会主席  
米罗斯拉夫·安东诺维奇



# 1. 铁组领导机关活动



## 1.1 铁组部长会议

自疫情结束以来，铁组主要活动以线下形式举办。2023年6月13-16日，在韩国釜山举办了铁组第五十届部长会议，来自19个铁组成员国的主管铁路运输的部委和机构的部长和授权代表参加了会议。铁组成员代表、铁组委员会工作人员和欧亚经济委员会的代表参加了会议。

铁组部长会议研究的重要议题之一是韩国加入国际客协和国际货协。经过讨论，作为国际客协和国际货协参加方的铁组部长会议成员决定同意韩国政府加入国际客协和国际货协。加入申请将在韩国政府将《大韩民国加入国际客协和国际货协的批准文书》递交作为国际客协和国际货协保管人的铁组委员会后的第30天生效。

铁组第五十届部长会议（下称“铁组部长会议”）指出，铁组2021年和2022年工作纲要和工作计划已经完成，并核准了《铁组2021年和2022年工作报告》、铁组委员会预算（2023年最终预算和2024年初步预算）和《铁组2024年及以后年度工作纲要》。

在运输政策和发展战略方面，铁组部长会议赞同了铁组运输政策和发展战略专门委员会2021年和2022年工作结果并通过了一系列有关2023年工作方向的决议，包括恢复铁路行业生态和环境保护方面的工作，以及核准了《2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展的综合规划》。

铁组部长会议赞同了铁组运输法专门委员会2021年和2022年工作结果。关于该领域通过了一系列决议，包括责成继续完善国际客协及其办事细则、国际货协及其办事细则，以及继续开展铁组运输法专门委员会临时工作组的工作。会议决定将下列信息备案：国际客协及其办事细则的修改和补充事项自2023年5月1日起生效；国际货协及其办事细则的修改和补充事项自2023年7月1日起生效。

铁组部长会议核准了铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组2021年3月至2022年7月和2022年8月至2023年3月的工作结果。同时，还核准了《铁组学院参加者提交的教学大纲由铁组进行批准和对其进行落实的办法》、《铁路运输职业教育和培训领域铁组信息网络资源的规定》和《铁路运输职业教育和培训领域铁组信息网络资源编辑委员会的工作规定》。

由于未达成一致意见，部长会议未就铁组委员会（委员）职位分配和铁组委员会领导的任命问题作出决议。因此，铁组委员会和铁组工作机构按照核准的铁组工作纲要和工作计划继续开展工作。



铁组第五十届部长会议（2023年6月13-16日，韩国，釜山）

铁组第五十届部长会议决定于2024年6月11-14日在匈牙利举行第五十一届部长会议。

2023年12月，在铁组委员会举行的铁组部长会议成员和铁组铁路总局长（负责代表）会议成员授权代表联席会议上，匈牙利代表团向与会者通报无法于2024年6月在匈牙利举行铁组第五十一届部长会议。

## 1.2 铁组铁路总局长（负责代表）会议

铁组铁路总局长（负责代表）会议（下称“总局长会议”）第三十七次会议于2023年4月12-14日和4月19日在铁组委员会（波兰华沙）举行。总局长会议成员23个铁路代表团和3个加入企业的代表团参加了会议。总局长会议研究并讨论了14项议程。

总局长会议核准了其管辖范围内的铁组工作机构的工作结果，并通过了下列决议：

——核准《通用货物品名表》（GNG）的修改和补充事项，并自2023年6月1日起生效；

——核准基础设施和机车车辆，编码和信息技术方面的一系列铁组备忘录，并废止了已失去时效性的备忘录；

——责成铁组财务和清算问题常设工作组基于铁路行业现代工作条件，继续开展修订现行《国际旅客联运和铁路货物联运清算规则协约》及《国际旅客联运和铁路货物联运清算规则》，完善国际铁路联运清算技术并缩短清算期限，编制清算规则协约各方赞同的涉及组织财务相互关系方面电子文件流转的提案等工作。

总局长会议请拖欠一年以上债务的伊铁、朝铁和土铁负责人采取切实措施清偿债务，并在第三十八次总局长会议上通报自方采取的措施。

总局长会议同意了至2027年6月30日的铁组委员会领导、铁组工作机构主席和专家的职业分配方案，并任命了铁组委员会秘书，任期至2027年6月30日。

总局长会议核准了铁组货物运输、旅客运输、基础设施和机车车辆、编码和信息技术以及财务和清算问题方面的2024年及以后年度工作纲要。

总局长会议研究了拟提交铁组第五十届部长会议的材料，并为部长会议准备了有关铁组铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组、铁组2022年工作报告以及铁组委员会预算（2023年最终预算和2024年初步预算）的建议。



铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十七次会议各代表团团长（2023年4月12-14日和19日，波兰，华沙）



# 2.

## 铁组委员会活动



## 2.1 主要问题

2023年，作为铁路合作组织（铁组）执行机构的铁组委员会继续开展工作，执行铁组基本文件和铁组领导机关决议所确定的各项任务。铁组委员会在组织和落实铁组工作机构的2023年工作纲要和计划方面开展了协调工作。

在铁组委员会委员6次定期会议上，研究了报告期内的各专门委员会和常设工作组一年

来的工作结果，包括铁组工作机构会议报告、铁组委员会委员参加其他国际组织会议的报告以及拟提交铁组领导机构核准的关于运输政策、运输法、多式联运、货运和客运、技术问题等方面的决议草案。

铁组委员会在筹备和举行铁组领导机关会议方面履行了秘书处的职能。铁组委员会受托组织2023年铁组铁路总局长（负责代表）会议。总局长会议的准备会议于2023年4月12-14日以视频形式举行，全体会议于2023年4月19日在华沙举行。具有纪念意义的铁组第五十届部长会议于2023年6月13-16日在韩国釜山举行。

根据签订的协议，在互利的基础上，铁组委员会与国际组织、铁组观察员及加入企业开展了合作。

2023年，铁组25个成员国代表继续在铁组委员会任职。自2022年末老挝加入铁组以来，该国代表首次来铁组委员会就职。疫情结束后，朝鲜代表恢复在委员会工作。摩尔多瓦（因



铁组委员会代表团与韩国代表团工作会晤参加人员在铁组成员国国旗前合影留念  
(2023年3月2日，华沙)



与韩国铁道公社（韩铁）代表团工作会晤会场（2023年1月31日，华沙，铁组委员会）

未缴纳会费被制裁)、伊朗和土库曼斯坦未派驻会代表。铁组委员会与上述国家就派遣代表的问题进行了沟通。

2023年,阿塞拜疆、中国、吉尔吉斯斯坦和蒙古国更换了驻会代表。

2023年,铁组工作机构共举行75次会议,其中有73次在铁组委员会举行。得益于铁组委员会委员和行政技术人员的共同努力,以及铁组成员国、

铁组观察员和加入企业专家的大力支持,铁组委员会顺利完成了全部活动的保障工作。

铁组委员会领导感谢各国给予铁组活动的大力支持,对各国为落实既定计划积极开展合作表示感谢。为了由铁组成员国领导机关通过决议,铁组委员会采用了铁组基本文件规定的以书面方式通过决议的机制。

除积极派团参加相关活动外,铁组委员会还组织或参与组织了一系列其他大型活动,包括为这些活动提供后勤支持、保障英俄翻译和微机操作员工作等:

1月18-19日,以视频会议形式举行了铁组—国际铁路运输委员会(CIT)—欧洲-高加索-亚洲走廊(TRACECA)—国际铁路联盟(UIC)关于在TRACECA选定铁路经路使用国际货约/国际货协电子运单问题的第2次共同研讨会。铁组委员会委员举行了单独的会议和活动,介绍了铁组成员国的经验。相关国家的铁路、交通和海关部门以及国际组织参加了此次活动。

2月10日,应格鲁吉亚副总理兼经济与可持续发展部部长莱万·达维塔什维利邀请,铁组委员会主席参加了TRACECA政府间委员会第16次年会。会议期间,举行了TRACECA政府间委员会主席职务的交接仪式,保加利亚卸任主席职务,格鲁吉亚担任新一届主席。铁组委员会主席同铁组成员国部委及铁路代表举行了一系列双边会晤。

2月21-24日,铁组委员会主席率领铁组委员会代表团参加了在瑞士日内瓦举行的联合国欧洲经济委员会内陆运输委员会第八十五届会议。铁组委员会主席在“内陆运输部门



铁组部长会议成员和铁路总局长(负责代表)会议成员授权代表联席会议  
(2023年12月5-8日,华沙,铁组委员会)



与老挝人民民主共和国公共工程与运输部及联合国亚太经社会代表团工作会晤参会人员  
(2023年5月29日,铁组委员会)

参与全球应对气候变化行动”专题的高级别会议上发表了演讲。

3月2日，铁组委员会两位副主席与韩国国土交通部副部长鱼命昭举行了会晤。会晤期间，讨论了在韩国举行铁组第五十届部长会议的筹备问题。

3月21日，铁组委员会主席与国际铁路运输政府间组织秘书长库珀在铁组委员会举行了会晤，讨论了双边合作问题。

3月29日，铁组委员会领导与突厥语国家组织代表以视频会议形式举行了会晤，讨论了两个组织间交流经验及合作的可能性。

4月5-6日，铁组委员会领导与铁组运输政策和发展战略专门委员会专家参加了在新德里举办的“加速亚太地区铁路数字化转型”高级别区域会议。

4月11日，铁组委员会中方副主席参加了跨欧亚运输国际协调委员会、俄罗斯交通大学和交通运输高等院校联合会共同举办的“交通可持续发展的创新：物流作为专业活动学科和领域”国际会议。

4月20日，铁组委员会领导与韩铁代理社长高俊英及国土交通部代表举行了会晤。双方讨论了计划在釜山举行的铁组部长会议和关于韩国加入国际客协和国际货协以及其他双边合作问题。

5月24-26日，铁组委员会主席率领铁组委员会代表团参加了在德国莱比锡举行的国际运输论坛2022年峰会，摩洛哥担任会议主席。在部长级会议期间，铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇发表了主题为“疫情条件下的运输发展及铁组为应对铁路领域当前挑战开展的工作”的讲话。该活动还成为了与铁组成员国和其他国际组织代表举行双边和多边会晤的平台。

5月29日，铁组委员会代表团和老挝公共工程与运输部部长就介绍铁组活动等问题在铁组委员会举行了会晤。铁组委员会主席表达了发展合作的期望。在与波铁（宽轨）公司合作框架内，在联合国亚太经社会的支持下，老挝代表团参观了斯拉夫库夫欧洲办理站。此次工作访问为深入了解国际铁路货运办理流程和相关文件提供了可能。

6月1-2日，由铁组委员会主席率领的铁组委员会代表团参加了在巴库举行的“运输、过境和



与伊朗伊斯兰共和国驻波兰共和国特命全权大使工作会晤会场  
(2023年7月5日，铁组委员会)



与韩国铁道公社（韩铁）代表团工作会晤参会人员  
(2023年11月22日，铁组委员会)

物流”20周年里海国际展览。铁组委员会代表团与阿（塞）铁董事长罗夫尚·鲁斯塔莫夫和TRACECA政府间委员会常设秘书处秘书长阿塞特·阿萨夫巴耶夫举行了双边会晤。

8月24-27日，由铁组委员会中方副主席率领的铁组委员会代表团参加了在俄罗斯圣彼得堡举行的1520空间国际铁路设备与技术沙龙“PRO//运输博览会”。

9月12-14日，由铁组委员会主席和阿塞拜疆驻铁组委员会委员组成的代表团参加了在土耳其伊斯坦布尔举行的“多式联运和物流”论坛。铁组委员会主席就国际多式联运的法律问题作了专题介绍。在访问期间，与铁组成员国铁路的负责人举行了双边会晤。铁组委员会代表团还与TRACECA政府间委员会常设秘书处秘书长阿谢特·阿萨夫巴耶夫、突厥语国家组织秘书长库巴尼奇别克·奥米拉利耶夫以及土耳其国家铁路局副局长阿尔图恩·塞廷进行了双边会晤。与土库曼斯坦内阁直属交通运输署铁路署署长阿扎特·阿塔穆拉多夫举行了一次重要会议，会上讨论了土库曼斯坦参与铁组工作的问题，包括在土库曼斯坦召开第三十八次总局长会议、土方向铁组委员会派驻代表以及土库曼斯坦加入铁组框架内缔结的一些协定和协议的可能性。

9月14-15日，铁组委员会俄方副主席和格鲁吉亚驻铁组委员会委员参加了泛亚铁路网工作组第八次两年期会议（视频会议）。会议期间就可持续交通和物流网络及促进经济增长的流动性，环境友好型交通系统和服务以及安全和包容性交通进行了讨论。

9月25-26日，铁组委员会主席率领铁组委员会中方副主席、乌兹别克斯坦驻铁组委员会委员组成代表团，参加了在北京举行的“全球可持续交通”高峰论坛。铁组委员会主席介绍了铁组成员国的经验以及铁组对铁路和可持续交通发展的贡献。访问期间，与中国国家铁路局局长费东斌、中国国家铁路集团公司总经理郭竹学，老挝公共工程与运输部长安帕宋·孟玛尼举行了双边会谈，并与越南、蒙古、俄罗斯、塞尔维亚和塔吉克斯坦交通部长以及国际铁路运输政府间组织（OTIF）秘书长进行了非正式会谈。

10月13日，铁组委员会主席参加了物流与运输学院（哈萨克斯坦，阿拉木图）第四届“欧亚铁路安全与数字化”论坛（视频会议），并就铁路



与大韩民国驻波兰共和国特命全权大使工作会晤参会人员  
(2023年10月16日，铁组委员会)



“蒙古国提高铁路领域竞争力的可能性”平行研讨会  
(2023年11月7日，蒙古国，乌兰巴托)



第四届“丝绸之路”第比利斯论坛于2023年10月26-27日在格鲁吉亚第比利斯市举行，铁组代表团参加。

领域的现代技术作了介绍。

10月26-27日，由铁组委员会主席和格鲁吉亚驻铁组委员会委员组成的代表团参加了第四届“第比利斯丝绸之路”论坛。近60个国家的约2000名嘉宾出席了论坛，其中包括铁组成员国的总理和交通部门负责人。

11月6-10日，铁组委员会主席应蒙古国道路和交通发展部部长桑达加·比亚姆巴佐格塔的邀请参加了在蒙古国乌兰巴托市举行的“2023年交通周”国际论坛。在论坛期间，铁组委员会主席作了主题为“铁组和铁组成员国铁路发展趋势”的报告。与蒙古国和其他铁组成员国与会的交通部门负责人举行了双边会晤。

11月21日，应阿塞拜疆经济部和联合国欧洲经济委员会的邀请，铁组委员会主席参加了2023年联合国中亚经济专项计划论坛，论坛主题为“将中亚经济体区域转变为具有全球影响力的互联互通中心”（巴库/视频会议）。



铁组委员会代表团参加第二届全球可持续交通高峰论坛（2023年9月25-26日，中国，北京）



铁组委员会代表团参加第四届铁路大会（2023年12月15日，俄罗斯，莫斯科）

11月22日，铁组委员会主席率领铁组第一、第三和第四专门委员会主席和专家组成代表团，会见了韩铁社长兼首席执行官韩文熙。双方讨论了合作问题，包括韩国参与铁组框架内的协定和协议，以及开展联合铁路运输试点项目。

11月23日，铁组委员会主席应国际铁路运输委员会秘书长吉斯·穆利耶邀请参加了国际铁路运输委员会大会（视频会议）。

11月26日，铁组委员会主席参加了在土库曼斯坦阿什哈巴德举行的可持续交通全球会议，会议日期恰逢11月26日被宣布为“世界可持续交通日”。铁组委员会主席在讲话中强调了伙伴关系的重要性以及扩大国际合作、加强协作的必要性，以共同解决问题并制定环境友好的运输政策。

12月15日，铁组委员会副主席隋瑞政出席了在莫斯科举行的第四届铁路大会，该大会恰逢俄罗斯铁路开通186周年和俄罗斯铁路股份公司成立20周



2023年6月1-2日在阿塞拜疆巴库举办的、第二十次“交通、过境和物流”里海国际展览会范围内的“交通和物流”第一届里海国际论坛会场



多式联运和物流论坛会场（2023年9月12-14日，土耳其，伊斯坦布尔）

年。会议期间，就铁组框架内的合作问题举行了双边会晤。

2023年，铁组委员会主席与伊朗、中国、韩国、乌克兰等铁组成员国特命全权大使举行了双边会晤。年内，铁组委员会主席还出席了铁组其他成员国使馆举办的活动。

铁组委员会领导高度重视地缘政治形势的发展，采取必要措施，确保既定任务得以顺利实施。铁组委员会委员积极参加铁组委员会举行的会议和会晤，以及铁组伙伴和国际组织举办的有关现代挑战和铁路发展、加强铁组成员国区域合作等专题活动。



铁组委员会代表团参加国际交通论坛2023年峰会（德国，莱比锡）

3.

# 铁组各方面 工作情况



## 3.1 运输政策和发展战略

铁组运输政策和发展战略专门委员会就铁组铁路运输政策问题开展工作，其主要战略任务是协调发展铁组铁路系统，落实完善交通运输的综合措施和发展铁组运输走廊，简化国际铁路旅客和货物跨境，增强铁路吸引力，提高铁路在多式联运中的占比，同时，利用铁路运输的优势，即环境友好、交货时间可接受、价格合理，吸引国际过境运输，从而提高铁路在运输市场中的份额。

在报告年度内，铁组第五十届部长会议（2023年6月13-16日，韩国釜山）核准了“2030年前完善铁组第1-13铁路走廊（下称“铁组铁路走廊”）运输及其发展综合规划”。

考虑到铁组成员国可能对2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展的综合规划（下称“综合规划”）进行补充并提供材料，以及铁组成员国对铁组第1-13铁路走廊纳入新线的建议，会议决定继续开展综合规划的修订工作。

为分析铁路基础设施发展规划措施的落实情况，包括在综合规划中记载的分界区段情况，决定于2024年开始追踪2021-2023年度对综合规划的落实情况。

在报告年度内，编制了的铁组第1-13铁路走廊技术运营说明书（下称“技术运营说明书”）的修订本，并提交至铁组运输政策和发展战略专门委员会会议上研究。

考虑到铁组第1-13铁路走廊可能有信息补充，数据修订和新线纳入的情况，决定继续开展技术运营说明书的修订工作。

会议确认有意继续就落实《铁组第1-13铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录》条款的措施交换信息。

在报告年度内，铁组第1、2和10铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录已重新签署，且已经生效。

继续举行铁组第1铁路走廊参加国的咨询会晤。

咨询会晤的主要目标是以下几个问题：

- 查明薄弱环节，并采取相应办法，消除整条走廊的薄弱环节；
- 改善走廊参加国



铁组运输政策和发展战略专门委员会主席  
舒赫拉特·卡尤姆霍贾耶夫



铁组运输政策与发展战略专门委员会专家（左起）：科兹马瓦·祖拉布，奥兹巴耶夫·巴克特，尤尔科夫斯基·季阿娜



铁组运输政策和发展战略专门委员会“铁组成员国铁路行业发展战略”专题专家会议（2023年2月6-8日，华沙，铁组委员会）

和各国铁路公司之间的协作，以提高包括走廊数字化运输在内的运作效率；

会上研究了建立铁组第1走廊(协调机构)管理工作组的问题，在研究该问题时，铁组第1走廊参加国未能就建立工作组的可行性问题达成一致意见。

在专门委员会会议上计划研究铁组成员国对《铁组第1-13铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录》条款修改和补充事项的提案。然而，未收到铁组成员国对《铁组第1-13铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录》条款修改和补充事项的提案。

铁组运输政策和发展战略专门委员会的一个重要工作方向就是通过研究走廊纳入新线的方法来发展铁组铁路走廊。因此，在报告年度内重新研究了俄罗斯关于将比罗比詹1—米哈伊洛-谢苗诺夫斯卡娅（列宁斯克2）—同江北这一新路段纳入铁组第1铁路走廊的提案。

铁组第1铁路走廊参加国：白俄罗斯、哈萨克斯坦、中国、朝鲜、拉脱维亚、蒙古、乌兹别克斯坦和爱沙尼亚支持将比罗比詹1—米哈伊洛-谢苗诺夫斯卡娅（列宁斯克2）—同江北这一新路段纳入铁组第1铁路走廊。

铁组第1铁路走廊参加国立陶宛和波兰未参与有关该问题的决议。

此外，已完成新线路第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基—卡尔察希—詹巴兹—卡尔斯作为第10支线纳入铁组第5铁路走廊的流程。

鉴此，铁组第1和第5铁路走廊参加国请铁组委员会编制并寄送铁组第1和第5铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录，以便重新签署，同时修订铁组第1和第5铁路走廊综合规划，以及铁组第1和第5铁路走廊技术运营说明书。

会上，与会者研究了铁组铁路走廊示意图（2009年版）修订本草案，修订内容主要是在示意图中标注出纳入铁组第1-13铁路走廊的新线路。考虑到铁组成员国的意见和建议，将在2024年继续开展该项工作。

在报告年度内，作为《欧亚多式联运组织和运营问题协定》的保



铁组运输政策和发展战略专门委员会“铁组成员国铁路行业发展战略”专题专家会议主持人（2023年2月6-8日，华沙，铁组委员会）



铁组运输政策和发展战略专门委员会“铁组成员国铁路行业发展战略”专题专家会议参会人员（2023年2月6-8日，华沙，铁组委员会）

管人，铁组委员会通报，韩国于2023年6月21日加入该协定，根据协定第11条，自2023年8月5日起，韩国铁路线路列入《欧亚多式联运组织和运营问题协定》附件1和附件2。

在铁组成员国防和海关部门、交通部门和铁路代表以及国际组织代表的共同参与下，在2023年对国境（交接）站客货列车滞留和停留原因，以及国际客货运输途中存在的问题和壁垒进行了分析。

此外，还就边防、海关和铁路部门在铁路国境口岸采用的先进做法、装备和技术交换了意见，这一措施将有助于减少跨境时间、最大限度提高客货查验效率。

会议研究了2022年在本国国境（交接）站客货列车滞留和停留原因的分析信息（与2021年相比较）。

根据铁组成员国提供的信息，新冠疫情之后国际旅客列车正在逐步恢复运行。

根据铁组成员国的信息，国际货物运输中在国境交接站货车滞留（摘车）的原因主要是：

- 商务原因；
- 技术原因；
- 因超出邻国接收车辆的日标准而被拒收，缺少海关报关单、缺少车辆的随附文件、车辆技术故障、货主标记，运单填写不正确，国家机关（海关、边防、动物和植物检疫部门）决定扣车；
- 运输受阻/海关查验/边防查验；
- 其他原因。

如客货列车出现滞留，应与相邻铁路定期举行双边调研，交换信息并分析滞留原因。

列车开行数量由双方根据有效利用国境（交接）站办理能力的情况和相邻区段的通过能力商定。

在本报告年度内，编制了《提高亚欧大陆国际铁路运输中国境（交接）站工作效率》专题信息汇



“制定简化欧亚国际铁路联运过境措施”专题专家会议审议议程各项  
(2023年4月24-27日，铁组委员会)



铁组运输政策和发展战略专门委员会年度例会会场  
(2023年11月7-10日，铁组委员会)

编并提交专门委员会会议研究。决定继续根据铁组成员国提交或补充的信息充实汇编草案。

为保证运输畅通，缓解国境铁路口岸客货列车滞留情况，中国提议建立统一的平台，通过该平台可以交流铁组成员国铁路口岸/交接站运作和运营问题的信息。

中国提供了有关该平台目标和任务的演示材料，并提交了交换口岸运作相关信息的表格草案。

乌克兰提议在信息表格草案中增加有关运单、列车交接单、车辆清单和随附单据中数据是否已开展电子交换的信息。

将在2024年继续开展该项工作。

铁组委员会汇总了铁组成员国关于“铁路运输跨境实践”第八次跨部门会议（2015年9月22-23日，波兰格但斯克）所通过宣言条款落实情况的信息。

会上，乌克兰代表团通报，当前，采用无纸化技术办理运输是可大大缩短边境站车辆停留时间的有效机制。其替代方案是高质量地交换运单数据。

对此，乌克兰代表团请与会者加大电子运单的推广力度。在第一阶段应组织运单数据的信息交换，以保证信息传输的及时性和可靠性。

根据铁组运输政策和发展战略专门委员会2023年工作计划，计划于2023年9月27-28日在铁组委员会举行“铁路运输跨境实践”第十次跨部门会议。由于报名参会人数较少，上述会议被取消。研究了关于落实《商定口岸货物检验条件国际公约》（1982年版）附件9“简化国际铁路运输跨境手续”的问题。

根据铁组成员国提交的关于落实附件9的措施，总结如下：

——铁组成员国正在采取措施提高铁路国境站技术装备水平（具备用于提前交换信息的设备、装置、信息系统和通信设备等）、完善基础设施，这有助于使车站（及其相邻区段）的运输和通过能力与运量相匹配；

——相邻铁路管理部门之间定期对客货列车的滞留情况开展共同分析（交换信息，并分



铁组运输政策和发展战略专门委员会年度例会参会人员  
(2023年11月7-10日，铁组委员会)

析包括铁路工作人员过失在内的列车滞留原因)；

——在风险分析和管理系统的基础上，依据抽查的原则进行海关查验。如车辆所装载的货物是封闭的，并以可靠方式施加了封印，且提供了必要的信息，则通常可采用简化方式对过境货物进行海关查验；

——落实附件9有助于提高国境口岸的工作效率，缩短货车停留的时间。

会上，乌克兰代表团通报，乌克兰是加入《共同过境程序公约》的第三十六个国家。截至今日，已完成所有必要的措施，确保按照共同过境程序运输货物。该程序的实际应用可以显著缩短货物在国境口岸的停留时间。

对此，乌克兰代表团请《共同过境程序公约》参加国向铁路客户通报，可以在向乌克兰运送货物时使用这一海关程序。

继续就铁路运输政策问题开展工作。该项工作的战略任务是协调发展铁组铁路系统，提高铁路竞争力，吸引更多的国际过境运量。

在“铁组成员国铁路行业战略发展方向”专题专家会议上，各方听取了匈牙利、中国、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯、斯洛伐克、乌兹别克斯坦和乌克兰代表关于本国铁路行业改革进展情况的演示材料和信息，其中包括旨在发展铁路网、进一步发展旅客运输并提高客运服务质量的基础设施项目，铁路行业和运输经营的市场化改革等。同时，各方听取了铁组委员会的演示报告，内容包括铁组的战略任务，铁组利用铁路自身环保优势以及铁路客货运输流程数字化对铁路行业整体发展的带动作用，为增加铁路吸引力、提升铁路在多式联运的比例、提高铁路在运输市场的份额所开展的工作。

会议指出，就铁组铁路走廊发展问题进一步开展工作以及根据铁组成员国战略目标就这一专题在铁组范围内开展工作的重要性。

各方就铁组成员国铁路行业发展的关键战略方



“制定简化欧亚国际铁路联运过境措施”专题专家会议  
(2023年4月24-27日，铁组委员会)



铁组铁路行业统计问题临时工作组会议  
(2023年3月14-15日，铁组委员会)

向交流了经验和意见。

原计划于2023年3月29-30日在铁组委员会举行“铁路行业改革成果和计划”专题圆桌会议。由于报名参加上述会议的人数较少，会议被取消。

铁组运输政策和发展战略专门委员会工作机构根据铁组成员国提交的数据，汇总了“铁组2022年铁路行业主要统计资料”的材料和铁组2022年第1-13铁路走廊运营工作主要指标。

会上商定了将在《铁组2022年铁路行业统计资料简报》中出版的汇总统计数据 and 2022年铁组第1-13铁路走廊运营工作主要指标。

2023年，铁组成员国继续开展在建立和发展本国科技经济信息数据库方面的工作，数据库由国际分布式数据库—铁组自动化数据库组成。

截至2022年12月30日，已提交信息的铁组成员国的科技和经济信息国际分布式数据库文献总量为2,825,496份，铁组自动化数据库文献输出总量为4,601,229份。

会上根据从铁组成员国收到的数据对铁组成员国技术图书馆的管理活动进行了分析。

会议向与会者通报了有关管理和发展铁组网站上科技经济信息中心页面工作的进展情况，并呼吁更加积极地使用铁组网络资源信息。

专门委员会编制了铁组第905/1备忘录《运输业科技经济信息交换工作方法指导手册》修订草案，该修订草案已经商定并根据铁组委员会办事细则第四条第2款规定的程序寄送以供核准。

《地址手册》已修订完毕，电子版已上传至科技经济信息中心网页。

在报告年度内，根据铁组第五十届部长会议的决议，恢复了“铁路行业生态和环境保护”方面的工作。

与会者决定在2024年开始修订铁组建001-007备忘录。



铁组铁路行业统计问题临时工作组会议参会人员  
(2023年3月14-15日，铁组委员会)

## 3.2 运输法

《国际旅客联运协定》（简称“国际客协”）和《国际铁路货物联运协定》（简称“国际货协”）是保障铁组成员国际铁路运输的法律基础。

国际客协和国际货协是规范性法律文件，不仅规定货物、旅客、行李和包裹运输合同签订的条件，也直接规定了这些运输的办理条件和办法。

铁组运输法专门委员会（下称“专门委员会”）的活动宗旨是完善国际货协和国际客协，包括研究这些协定及办事细则的修改和补充事项，起草规范国际铁路货物、旅客、行李和包裹运输的文件草案，研究、商定并通过专门委员会掌管的备忘录的修改和补充提案。

报告期内，专门委员会根据2023年工作计划[由2022年11月30日至12月2日举行的铁组部长会议和总局长（负责代表）会议成员授权代表联席会议核准]以及2023年及以后年度的工作纲要，开展了下列专题的工作：

- 完善国际客协及其办事细则，并编制规范国际旅客、行李和包裹运输的文件草案；
- 修订有关国际铁路旅客联运问题的铁组备忘录；
- 完善国际货协及其办事细则；
- 开展危险货物运输规则方面的工作；
- 编制货物装载和加固的技术条件；
- 完善国际货协附件6“国际货约/国际货协运单指导手册”。

2022年通过并根据国际客协第46条“本协定、办事细则的公布、修改和补充”规定程序核准的**国际客协及其办事细则**的修改和补充事项已于2023年5月1日生效。国际客协中包含关于老挝自2023年1月1日加入协定的修改事项。铁组委员会编制并向国际客协各参加方提交了国际客协及其办事细则的修订本。国际客协及其办事细则的修订本（内含自2023年5月1日起生效的修改和补充事项）已上传至铁组网站。铁组委员会编制了上述修订本的非正式版英文译本，并已上传至铁组网站。

2023年举行了两次国际客协问题专家会议和一次国际客协问题例会。

在2023年举行的会议上，研究国际客协参加方寄送的有关完善国际客协及其办事细则的提案。

会议商定了国际客协第10条“乘车票据的有效条件”，第35条“运送费用的退还”，第43条“赔偿请求”的修改和补充事项。对国际客协第4条“旅客、行李和包裹的运送组织”和第23条“行李的包装和标记”进行了措辞性修改。在附件1《国际客协参加者办理国际联运活动受限人士乘车联系信息一览表》和附件3《审查赔偿请求的机构地址一览表》更改了有关乌克兰的数据信息。

对国际客协办事细则第6条“用非自动方法填写的补加费收据”，第15条“乘务人员工作的组织”，第28条“在为履行或变更旅客运输合同条件时承运人的处理”进行了修改和



铁组运输法专门委员会  
主席奥列克西·叶莲娜



铁组运输法专门委员会专家（从左往右）：  
叶莲娜·安东涅维奇，奥洪博伊·胡多约罗夫，叶莲娜·阿加玛洛娃

补充。对第15条“乘务人员工作的组织”，第32条“旅客的运送，行李和包裹在国境站上的交接”，第35条“对承运人的赔偿请求”，第37条“退还行李和包裹运送费用的赔偿请求”，附件12“国际客协商务记录填写说明”第40项和附件13“交接单样式”进行了措辞性修改。

根据规定程序商定并通过的国际客协及其办事细则修改和补充事项自2024年5月1日起生效。

2024年，专门委员会将继续开展完善国际客协及其办事细则的工作。

2023年，继续开展了有关修订《国际旅客联运承运人间相互关系协议》草案（2015年铁组运输法专门委员会例会编制并商定）的工作。在2023年的所有会议中，研究了铁组成员国提交的有关提案。

对《相互关系协议》中有关乘车和运送票据的填写、赔偿请求以及其他规范承运人行为和乘务人员工作文件的相关要求进行了修改。根据研究结果，国际客协问题例会商定了《相互关系协议》草案修订本。

2023年，继续开展了有关修订《国际旅客联运乘务人员规范性文件》草案（2017年铁组运输法专门委员会例会编制并商定）的工作。根据国际客协及其办事细则中加入的修改事项以及有关组织乘务人员工作的修改事项，在《规范性文件》中也做出了相应的修改。

国际客协问题例会商定了《规范性文件》草案修订本。2024年专门委员会将继续完善《规范性文件》草案。

在2022年通过并根据规定程序核准的**约111备忘录《铁组公用乘车证和铁组一次性免费乘车证的发放和使用规则》（下称约111备忘录）**修改和补充事项已于2023年5月1日生效。负责管理约111备忘录的铁组委员会编制并向铁组各成员国提交了第十七版约111备忘录。

2023年铁组委员会编制并将约111备忘录的非正式英文翻译版本公布在铁组网站上。

2024年，将继续开展约111备忘录的修订工作。

2022年通过并根据国际货协第56条“协定及其办事细则的修改、补充和公布”规定的程序核准的国际货协及其办事细则修改和补充事项自2023年7月1日起生效。同时生效的还有老挝自2023年1月1日起加入国际货协的相关修改事项。载有截至2023年7月1日的修改和补充事项的国际货协及其办事细则修订文本已在铁组网站上发布。

2023年，在专门委员会国际货协专家会议和国际货协例会上研究了国际货协参加方关于国际货协及其办事细则的修改和补充提案，其中涉及：在货物灭失的情况下对同一运单两次提出赔偿请求（发货人和收货人）的风险问题，从不同轨距的货车换装后是否应作保护标记的问题，电子或纸质文件（商务记录、普通记录、启封记录）的规范使用问题，在印制运单格式纸以及运输中进行公务通信时使用国际货协工作语言的问题。

经研究，与会者商定了国际货协第十五条第3款关于印制往返老挝运单格式纸时使用国际



铁组运输法专门委员会国际货协问题例会参加人员(2023年11月14-17日，铁组委员会)。会议商定的国际货协修改和补充事项经铁组委员会委员2023年第6次定期会议核准，自2024年7月1日起生效。

货协工作语言的规定及国际货协办事细则第13.1条关于在往返老挝的运输中使用国际货协工作语言进行公务通信的修改事项。

根据规定程序商定并通过的国际货协及其办事细则上述修改和补充事项自2024年7月1日起生效。

2024年将继续开展完善国际货协及其办事细则的工作。

2023年持续开展了为解决物权凭证问题编制国际货协修改和补充事项草案的提案准备工作。

在物权凭证问题临时工作组会议上，与会者研究了由主持方中国编制的三种物权凭证文件概念方案，并根据讨论结果一致商定了下步工作方向，即：国际货协提单（具有物权凭证功能的文件）应作为单独文件（而非铁路运单的组成部分），并作为国际货协运单的补充办理。

会议期间，临时工作组成员研究了由主持方中国起草的国际货协附件7“国际货协提货凭证指导手册”草案。

2024年将继续编制国际货协附件7草案和国际货协及其办事细则的修改和补充事项草案，以解决物权凭证问题。

2023年，为解决在经过与水路区段相连的多个铁路区段运送货物时采用一份运单的问题，继续开展了国际货协综合性修改和补充事项草案的编制工作。

铁水联运问题临时工作组会议与会者审议并商定了主持方哈萨克斯坦编制的国际货协及其办事细则修改和补充提案，同时考虑了临时工作组成员的提案。其中在以下条款上达成一致：第2条“术语”、第3条“协定的适用”、第9条“危险货物运输”、第12条“信息手册”、第24条“货物交付期限”、第39条国际货协承运人“责任限制”；国际货协附件1《货物运送规则》中的第8项“运单填写说明”，国际货协附件5《信息指导手册》的结构。

临时工作组商定的草案于2023年在国际货协问题专家会议和例会上进行了研究。

国际货协问题例会的与会者指出，临时工作组已起草了关于解决在经过与水路区段相连的多个铁路区段运送货物时采用一份运单问题的初步草案。因此，认为临时工作组的工作已完成。在国际货协问题专家会议和例会框架内，结合国际货协参加方的建议，将继续开展国际货协上述综合性修改和补充事项草案的进一步研究和商定工作。

根据国际货协问题例会的决议，铁组部长会议成员和铁组铁路总局长（负责代表）会议成员授权代表联席会议（2023年12月5日至8日）决定，截至2023年12月31日铁组运输法专门委员会铁水联运问题临时工作组的工作已完成，会议对临时工作组成员的工作致以谢意。

值得指出的是，2023年全年，国际货协附件5《信息指导手册》的更新工作持续进行，包括扩大国际货协适用范围。报告期内，铁组委员会收到了白俄罗斯、保加利亚、匈牙利、老挝、拉脱维亚、斯洛伐克、波兰、乌克兰和爱沙尼亚关于修订国际货协附件5《信息指导手册》的通知。申请的修订主要涉及将适用国际货协办理国际运输的新承运人纳入名单，以及更新先前公布的承运人的联系信息。根据国际货协第12条第3项规定，申请的修订由铁组



铁组运输法专门委员会国际客协问题例会(2023年11月21-23日，铁组委员会)。会议商定的国际客协修改和补充事项经铁组委员会委员2023年第6次定期会议核准，自2024年5月1日起生效。

委员会纳入国际货协附件5，并按规定程序公布实施。

国际货协附件5的更新文本以及国际货协参加方声明已在铁组网站上公布。

2023年召开了两次危险货物运送规则临时工作组会议、一次危险货物运送规则专家会议，以及一次危险货物运送规则例会。

在2023年2月份举行的临时工作组会议上，编制了截至2023年7月1日的《危险货物运送规则》（国际货协附件2）修订本，以及《为履行国际货协附件2要求而另行适用的技术标准文件清单》。

在编制《危险货物运送规则》（国际货协附件2）修订本过程中，与会者确定了需要进一步讨论的各项条文。

2023年，依据现行国际和各国危险货物运送规则的修改和补充事项，并根据铁组成员国铁路的运营特点，铁组运输法专门委员会的专家研究了《危险货物运送规则》（国际货协附件2）修改和补充事项的提案，以及铁组运输法专门委员会铁水联运问题临时工作组和国际货协问题专家会议的提案。

根据铁组运输法专门委员会危险货物运送规则专家会议（2023年8月22-24日）的请求，决定在铁组网站上公布2004年至2022年版本的国际货协附件2。专门委员会工作机构在2023年底之前已完成该项工作。

鉴于截至2023年7月1日的国际货协附件2版本中缺少有关国际货协参加方应提供检查罐车技术状况的专家名单信息的规定，铁组运输法专门委员会危险货物运送规则例会决定从铁组网站上删除该名单。

2024年将继续开展修订国际货协附件2和促进危险货物运送相关法律文件协调一致的工作。

编制货物装载和加固技术条件专题根据2023年工作计划年举行了两次临时工作组会议、一次专家会议和一次专门委员会例会，会上研究并商定了国际货协附件3《货物装载和加固的技术条件》和铁组约+建401备忘录的修改和补充事项。

例会通过了国际货协附件3《货物装载和加固的技术条件》第15.23项的修改和补充事项并自2025年7月1日起生效，以及铁组约+建401备忘录《大吨位集装箱内货物的装载和加固》第二版并自2024年7月1日起生效。

这些修改和补充事项已完成了在规定期限内生效所需履行的必要程序。

2023年临时工作组会议非常关注组织专项拨款完成“编制1520mm轨距车辆的货物装载和加固技术条件”专题的工作。临时工作组会议与会者更新并商定了拟研究的专题清单，确定了临时工作组在这一问题上工作组织工作，包括管理、确定专题研究者的流程以及2024年所需拨款金额。

根据铁组第五十届部长会议决议，专门委员会工作机构按照规定的程序，向铁组所有成员寄送了设立专项拨款的理由，并请各成员在规定期限内向铁组委员会寄送书面信函，说明是否有兴趣参与相关工作。在铁组委员会以视频会议方式举行了临时工作组计划外会议，以研究参加“专项拨款”工作的意向。根据研究结果，与会者未能按照《铁组委员会办事细则》（备忘录A6）第九条第2款规定就确定专题研究者达成一致意见。鉴于此，认为在现阶段不适合研究根据《利用专项拨款准备和研究专题的办法》研究国际货协附件3新条款的问题。

2023年，根据国际货协参加方哈萨克斯坦关于扩大国际货约/国际货协运单适用范围的声明，对国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》附件1、4和9进行了修订并已生效。乌克兰更新了国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》中的“乌克兰铁路”的联系信息。国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》修订文本已上传至铁组网站。

2023年，铁组和国际铁路运输委员会未在“国际货约/国际货协运输法统一”联合项目框架内开展工作。

## 3.3 货物运输

2023年，铁组货物运输专门委员会（下称铁组第三专门委员会）就下列方向开展了工作：

——完善过境运价规程国际协约，并修订过境货物运输运价条件；  
——修订国际联运货车使用规则，使其与类似的国际标准文件协调一致；

——完善《国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定》；

——商定国际联运货物运量；

——使铁组成员国铁路国际联运货物说明和编码统一系统协调一致；

——组织国际联运集装箱货物运输，规划和组织亚欧国际直达集装箱列车无障碍通行；

——组织国际联运联合运输和多式联运；

——编制并商定国际联运货物列车运行时刻表；

——发展和组织铁路运邮；

——采用国际货约/国际货协运单组织国际联运货物运输；

——研究国际联运中货车识别的问题；

——与国际组织在货物运输领域就有关提高铁路货物运输工作效率、保证国际铁路运输竞争力和完善运输物流服务的问题进行合作。

根据专门委员会2023年工作计划，在会议和研讨会上对第三专门委员会权限范围内所审查的专题进行了讨论。

2023年6月27-30日在华沙铁组委员会举行了统一货价协约方代表会议（下称“会议”），会上对**“完善统一过境运价规程（统一货价）协约和修订统一货价”**专题进行了讨论。

统一货价协约方研究了如下提案：

——协约保管人铁组委员会提交的关于完善统一货价协约（下称“协约”）的提案，以及协约方代表在会议期间提出的相关提案；

——哈铁、吉铁、乌（兹）铁、乌克兰基础设施部和协约保管人铁组委员会提交的关于修订统一货价的提案，以及协约方代表在会议期间提出的相关提案。

根据讨论结果，商定了关于完善协约和修订统一货价的决议。

作为协约保管人，铁组委员会宣布了下列协约方已商定的修改补充事项：

——关于会议议定书寄送期限的修改补充事项自2023年10月16日起生效；

——关于统一货价：

• 《过境里程表》相关修改事项和阿塞拜疆、白俄罗斯、保加利亚和吉尔吉斯斯坦铁路过境里程表相关修订事项自2023年7月21日起生效；



铁组货物运输专门委员会  
主席  
祖拜达·阿斯帕耶娃



铁组货物运输专门委员会专家（从左往右）：  
阿布杜拉扎克·巴赫什，张仁哲，奥莉加·阿尔捷米耶娃，纳姆斯莱·纳姆什尔多尔日

· 下列修改补充事项自2023年10月16日起生效：

- 1) 明确第3条“运送费用计算与核收”第6项规定的货物运送费用的计算方法；
- 2) 办理集装箱列车或集装箱组中的集装箱运输时，可采用特殊运价条款；
- 3) 明确运送距离的确定方法；
- 4) 明确作为游车使用的车辆的运送费用计算与核收方法；
- 5) 使第3条“运送费用计算与核收”第27项“货物押运人、汽运列车驾驶员、汽车驾驶员乘车费”的规定符合国际货协附件1《货物运送规则》的规定；
- 6) 第3条“运送费用计算与核收”第29项“运送用具费用”列入补充事项；
- 7) 修订第4条“危险货物一览表”，使其符合国际货协附件2《危险货物运送规则》的规定；
- 8) 明确核收使用保温车运送时的冷藏运费和承运人在乌克兰铁路加温运送时提供燃料的费用的方法和条件；
- 9) 对统一货价文本的措辞性修改。

协约方商定，对于2023年6月1日起生效的带有GNG新代码的货物，其统一货价第1和第2级运价费率的运送费用根据统一货价第3条“运送费用计算与核收”第14项“整车货物运费”的规定进行计算。

铁组委员会作为协约保管人宣布，协约和统一货价中关于协约方乌克兰更名的修改事项自2023年2月12日起生效。

根据协约规定，并根据协约方哈铁、俄罗斯运输部和土铁2023年的官方通知，铁组委员会作为协约保管人宣布，统一货价第6条“过境里程表”中的哈萨克斯坦铁路、俄罗斯铁路



铁组货物运输专门委员会“商定国际联运货物运量”专题会议  
(2023年2月27日，铁组委员会，视频会议)

和土库曼斯坦铁路（土铁）过境里程表修改补充事项生效。

第三专门委员会工作机构根据已宣布的修改补充事项以电子形式编制并寄送了下列材料：

——截至2023年2月12日和10月16日的统一货价协议和统一货价修订本；

——截至2023年7月21日的统一货价修订本。

上述文件修订本已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

根据统一货价协议第11条规定，铁组委员会作为统一货价协议保管人，已于2023年12月出版并向协议方、相关铁组加入企业寄送核对无误的截至2024年1月1日的统一货价协议和统一货价修订本副本。

2023年5月15-18日，在土库曼斯坦阿什哈巴德举行了国际货价协议方代表第三十四次会议（下称“会议”），会上对**“完善国际铁路过境运价规程（国际货价）协议及修订国际货价”**专题进行了研究。

国际货价协议方研究了关于下列问题的提案、意见和建议：

——协议保管人铁组委员会提交的关于完善国际货价协议（下称“协议”）的提案；

——白铁、哈铁、摩铁、俄罗斯运输部、乌克兰基础设施部和协议保管人铁组委员会提交的关于修订国际货价的提案，以及协议方代表在会议期间提交的相关提案、意见和建议。

根据讨论结果，协议方商定了下列修改和补充事项：

——关于明确加入或终止加入协议的程序，以及关于宣布加入/终止加入协议和国际货价这一修改补充事项生效的方法的规定，以便保证国际货价协议和统一货价协议规定的协调统一；

——国际货价相关修改补充事项：

1) 修订第五章“危险货物一览表”，使其符合国际货协附件2“危险货物运送规则”的规定；

2) 根据国际货价第二章“整车货物和自轮运转货物运送费用的计算”第二节“特殊运价规定”第15条“危险货物的运费”的名称，在第五章“危险货物一览表”附件的文本中进行明确；

3) 明确第六章“运价距离、运价费率、杂费及其他费用”第三节“杂费及其他费用”第8项“过境铁路车辆、集装箱或自轮运转货物滞留费用”的名称，并修订该项文本，以便保证国际货价和统一货价运价规定的协调统一；

4) 对第一节“过境里程表”的文本进行措辞性订正；

5) 对国际货价全文本进行编辑性修正和勘误。

铁组委员会作为协议保管人宣布，协议方已商定的协议和国际货价修改补充事项自2023年8月18日起生效。

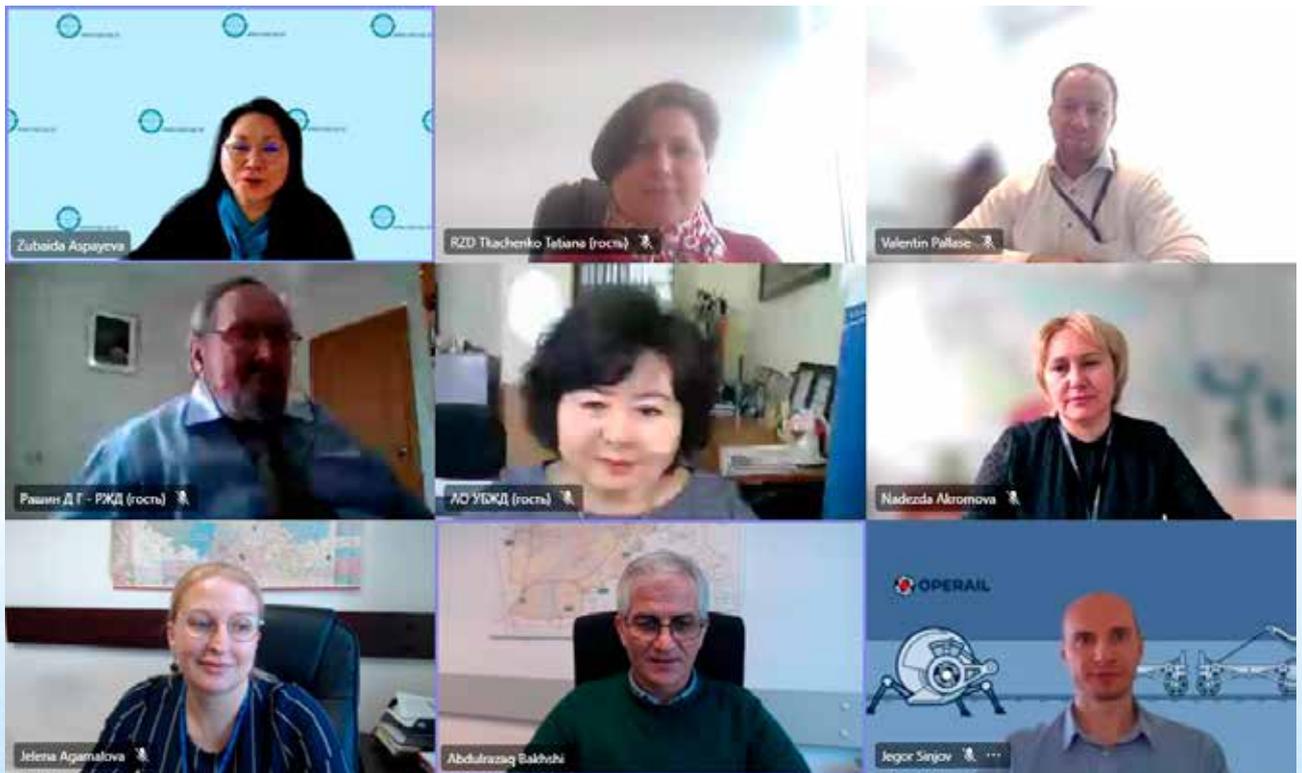
铁组委员会作为协议保管人已宣布，关于协议方乌克兰更名的协议和国际货价修改补充事项自2023年2月12日起生效。

根据协议规定，并根据协议方2023年的正式通知，铁组委员会作为协议保管人宣布，国际货价第六章第一节中关于哈萨克斯坦和土库曼斯坦过境里程表的修改补充事项已生效。

根据已宣布的修改补充事项，铁组第三专门委员会工作机构编制并以电子形式寄送了截至2023年2月12日和2023年8月18日的协议和国际货价修订本，并已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

根据协议第4条第5项，铁组委员会作为协议保管人，已于2023年12月出版并向协议方和相关铁组加入企业寄送了截至2024年1月1日的协议和国际货价修订本。

在完善**国际联运货车使用规则协议（货车规则协议）、修改补充国际联运货车使用规则**



铁组货物运输专门委员会关于“修订通用货物品名表”和“铁组铁路货车站一览表”专题会议  
(2023年3月28日, 铁组委员会, 视频会议)

**(货车规则)** 以便对其修订专题框架内完成了下列工作。

在下列会议上讨论了关于修订国际联运货车和转向架使用费率的问题：

1) 2023年5月10-11日, 在华沙铁组委员会举行的货车规则协约方费率计算工作组会议初步分析和研究了货车规则协约方提交的用于计算2022年国际联运货车、转向架和无转向架车辆使用费费率草案的数据, 未包括伊朗(伊铁)、中国(中铁)、朝鲜(朝铁)和立陶宛(立铁)的数据。

参考收到的保加利亚(保铁)、哈萨克斯坦(哈铁)和罗马尼亚(罗铁[货运])等铁路公司的修正数据, 主持者俄铁提交了国际联运货车、转向架和无转向架车辆使用费费率草案的初步计算结果。

工作组确认, 费率草案计算是根据货车规则附件17“车辆、转向架和无转向架车辆使用费费率计算方法”(下称“方法”)完成的。

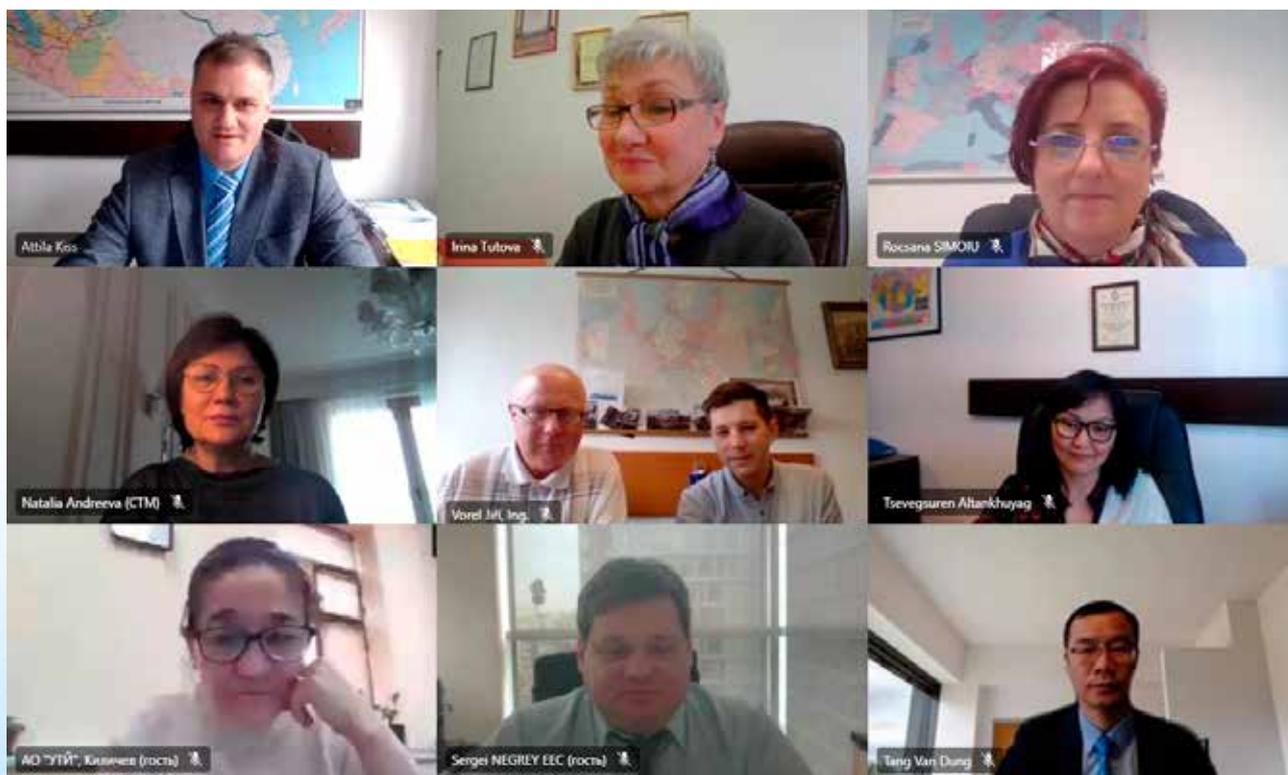
根据瑞士国家银行的数据([www.snb.ch](http://www.snb.ch)), 2022年通货膨胀率(消费价格变化)为2.8%。因此根据“方法”第1.3.6分项, 车辆使用费费率应根据通货膨胀率调整。同时, 工作组建议, 在货车规则协约方授权代表会议(2023年6月19-22日, 华沙, 铁组委员会)根据修订的原始数据研究重新计算的费率草案之前, 货车规则附件12“货车规则费率表”中规定的现行费率数值保持不变。

2) 2023年6月19-22日, 在华沙铁组委员会举行的货车规则协约方授权代表会议在研究国际联运货车、转向架和无转向架车辆使用费费率修改可能性的过程中, 讨论了：

- (依据货车规则协约方提交的2022年数据)计算的费率草案；
- 考虑使用费费率调整系数的现行费率数值。

但根据表决结果, 上述修改费率数值的两个方案均未获得通过。据此, 维持现行的使用费费率数值不变。

货车规则协约方授权代表会议(2023年6月19-22日, 华沙, 铁组委员会)讨论了关于协商货车规则协约和货车规则的修改和补充事项问题。



铁组货物运输专门委员会关于“修订通用货物品名表”和“铁组铁路货运站一览表”专题会议审议各项议程（2023年3月28-31日，铁组委员会，视频会议）。

货车规则协约方研究了协约保管人铁组委员会以及白俄罗斯（白铁）、匈牙利（匈铁、匈铁[货运]）、拉脱维亚（拉铁货运）、立陶宛（立铁）、摩尔多瓦（摩铁）、波兰（波铁货运）、俄罗斯（俄铁）、塔吉克斯坦（塔铁）、乌兹别克斯坦[乌（兹）铁]、乌克兰[乌（克）铁]和爱沙尼亚（爱铁）关于完善货车规则协约和修订货车规则的提案，以及协约方代表在会议期间提出的建议和意见。

协约方商定了下列修改补充事项：

- 1) 协约（第8条第4项）关于加入货车规则协约程序的澄清；
- 2) 货车规则协约附件B“国际联运货车使用规则（货车规则）”（第4.2项）关于“修理期限期满的货车交接”的规定；
- 3) 货车规则附件1“车辆的技术要求”（第2.2.2.7项）关于禁止条件规定的澄清，即当轮毂在车轴的接近部分移位或松动时，不允许货车在列车中行驶；
- 4) 货车规则附件1“车辆的技术要求”（第3项）关于转向架条款的澄清；
- 5) 货车规则附件1“车辆的技术要求”（第5项）关于扁弹簧和扁弹簧吊条款的澄清；
- 6) 货车规则附件1“车辆的技术要求”（第12.13.2项）关于对非共用货车标签补充标记（电子邮箱地址）条款的澄清；
- 7) 货车规则附件1“车辆的技术要求”（第13.2项）关于删除定期修理期满的空车走行条件的条款；
- 8) 货车规则附件17“车辆、转向架和无转向架车辆使用费率计算方法”（第1.2.3分项），关于采用上一日历年度的共用车辆维修开支和费用原始数据计算货车使用费平均费率的条款的澄清；
- 9) 货车规则协约附件D“协约方表决票数份额的确定办法”（第4项），关于删除确认协约方其它表决票数的建议格式；
- 10) 货车规则协约附件F“关于加入货车规则协约的申请”，澄清填写申请，应注明计划加入《协约》日期，以及铁组成员国的本国法律规定了本协约附件D第4项规定的票数分配办法

有效的信息。

依据通过的决议，继续在2024年的例行会议上根据协约方编制的提案开展关于完善货车规则协约和修订货车规则的工作。

根据货车规则协约第6条“协约的修改”第3项和第7条“货车规则的修改”第6项，铁组委员会作为货车规则协约保管人，于2023年8月29日宣布了协约方授权代表会议上商定的货车规则协约及货车规则修改和补充事项，并自2024年1月1日起生效。

铁组委员会作为货车规则协约保管人，出版了截至2023年1月1日的货车规则协约及附件的修订本。

根据货车规则协约各方提交的数据，铁组委员会作为货车规则协约保管人，对货车规则协约各方表决票数的份额进行了计算。截至2023年9月1日的表决票数份额分配表已寄给了货车规则协约各方。

2023年期间，根据协约方的正式通报，铁组委员会作为协约保管人，列入了下列修改事项：

——白铁：货车规则附件2（信息）“交付/接收铁路公司一览表”；

——立铁、波铁货运、蒙铁：货车规则附件1（信息）“协约方地址”；

——乌（克）铁：货车规则附件A“货车规则协约方一览表”，货车规则附件38“货车规则协约方共用车辆信息交换的办法”的附件2“铁路公司责任部门地址清单”，货车规则附件2（信息）“交付/接收铁路公司一览表”，货车规则附件3（信息）“铁路公司简称和代码一览表”，货车规则附件4（信息）“车辆配属代码”。

向协约方通报货车规则相应的修改事项及其生效日期。

根据上述修改事项，由铁组第三专门委员会工作机构编制的截至2024年1月1日的货车规则协约及附件最新文本，已上传至铁组网站(<https://osjd.org/>)。

作为“国际联运货车使用”专题工作的一部分，研究了有关识别共用货车身份以便其统计的问题。

会议研究了货车规则协约方白铁、保铁、匈铁和匈铁（货运）、吉铁、拉铁货运、立铁、波铁货运、俄铁、乌（克）铁和爱铁提交的提案，在交流关于信息交换何种组织形式的选择、信息交换工具选择（建立共用车辆数据电子交换信息平台，还是使用现有数据库）的过程中，与会者认为宜继续开展确保共用车辆信息联网的工作，并指出第一步可在铁组网站（封闭平台）或铁组委员会的云盘中为每个货车规则协约方分配一个文件夹，以便按照商定的Excel格式（货车规则附件38《货车规则协约方共用车辆信息传递的办法》）及时发布/更新共用车辆的信息。

货车规则协约方听取了关于在铁组网站（封闭平台）或铁组委员会的云盘中为每个货车规则协约方分配文件夹可能性和准备情况。关于这个问题的最终决定，包括编制信息平台工作规则的适宜性、以及确定文件的地位（货车规则附件/铁组备忘录），已由货车规则协约方授权代表会议（2023年6月19-22日，华沙，铁组委员会）（下称授权代表会议）通过。

货车规则协约方研究了货车规则协约方匈铁和匈铁（货运）提出的关于车辆识别部分列入货车规则协约修改事项的提案，并决定有必要在授权代表会议上进一步讨论关于货车规则第3条“车辆使用的一般条件”的补充车辆识别、标记的提案，以及货车规则第16.2分项补充关于共用货车身份变化的通知程序的规则。

根据对铁组委员会网络数据存储中为每个货车规则协约方分配一个目录的可能性和准备情况，以便及时发布/更新共用车辆的信息的讨论结果，决定为每个货车规则协约方准备文件夹（目录），并通知货车规则协约各方填写这些文件夹的可能性。

铁组委员会履行了授权代表会议的决议，在铁组委员会的网络数据存储中为货车规则每

个协约方准备了单独的文件夹（目录），用于以商定的Excel格式（货车规则附件38《货车规则协约方共用车辆信息传递的办法》）填写关于共用车辆的信息。

**关于完善国际联运集装箱列车中的集装箱运送协定（下称《协定》）**和修订《协定》国际联运集装箱列车中的集装箱运送组织规则的问题，2023年以视频会议形式举行了两次国际联运集装箱列车中的集装箱运送协定缔约方会议（2023年2月14-16日和2023年7月4-6日，华沙，铁组委员会）（下称“会议”）。

白铁和俄铁关于将驮背车辆列入集装箱列车编组的提案得到了缔约方的支持。

缔约方商定了“驮背车辆”这项术语。

缔约方还研究了关于《协定》附件B“国际联运集装箱列车中的集装箱运送组织规则”修改补充事项的提案。

依据承运人和非承运人的原因，缔约方编制、研究并商定了《协定》规则附件3《运送经路上集装箱列车中的集装箱车辆摘钩主要原因一览表》，同时，缔约方认为，建立采用上述一览表的协商一致的机制很重要。

根据阿（塞）铁和白铁向铁组委员会寄送的信息，相应修改补充事项已经列入《协定》规则附件1和附件2。

缔约方俄铁修订了《协定》规则附件1中关于俄铁的数据。

铁组第三专门委员会工作机构已经将上述修改补充事项列入截至2023年3月28日和5月10日的《协定》文本，文本已上传至铁组网站。

截至2023年9月15日的《协定》最新文本已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

根据协定第5条第5款，在检查所提交文件是否符合加入《协定》的条件后，铁组委员会作为《协定》保管人向所有缔约方通报，东方快运有限公司自2023年6月20日起加入《协定》，相应修改事项已列入《协定》附件A。

根据立铁（货运）股份公司2023年5月22日的正式信函，并根据《协定》第6条“终止参加协定”，立铁（货运）股份公司自2023年7月25日起终止参加本协定。



“共用货车身份识别以便对其统计”问题专家会议参加人员（2023年4月4-5日，铁组委员会）

2023年3月15-19日，以视频会议形式在华沙铁组委员会举行了铁组第三专门委员会“商定国际联运货物运量”专题会议。

参加会议的有：越铁、哈铁、中铁、朝铁、蒙铁、俄铁、乌（兹）铁、白铁、土铁及越南、哈萨克斯坦、中国、朝鲜、蒙古、俄罗斯、乌兹别克斯坦、白俄罗斯、土库曼斯坦外贸部门的代表，以及韩铁、铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司和铁组委员会的代表。

为了研究会议议程，共设立12个分组开展了工作。

俄铁参加了第十五分组越铁—哈铁—蒙铁—中铁（经由阿拉山口—多斯特克、霍尔果斯—阿腾科里、二连—扎门乌德）分组会议。

由于白铁和土铁加入“商定国际联运货物运量”专题工作，与会者商定下列新分组：

第十八分组 中铁—哈铁—乌（兹）铁—土铁（经由阿拉山口—多斯特克、霍尔果斯—阿腾科里）；

第十九分组 中铁—哈铁—俄铁—白铁（经由阿拉山口—多斯特克、霍尔果斯—阿腾科里）；

第二十分组 中铁—俄铁—白铁（经由后贝加尔—满洲里、格罗迭科沃—绥芬河、米哈伊洛-谢苗诺夫斯卡娅[列宁斯克-2]—同江）；

第二十一分组 中铁—蒙铁—俄铁—白铁（经由二连—扎门乌德、苏赫巴托—纳乌什基）；

第二十二分组 白铁—俄铁—哈铁—乌（兹）铁—土铁第二十二分组白铁—俄铁—哈铁—乌（兹）铁—土铁举行了第一次分组会议。

与会者总结了2022年外贸货物运量完成情况，商定了2023年度按每一国境站、季度和货物品类分配的进出口和过境货物运量。

为了在商定月度运输计划时使货物品名一致，各方商定了进出口和过境货物品类表。

各方制定了保证完成已商定的2023年进出口和过境货物运量的技术组织措施。

阿（富）铁和伊铁代表团确认有意愿加入“商定国际联运货物运量”专题工作并参加2024年会议，同时，表示准备提交自方2024年进出口和过境货物预测运量信息。

为研究“修订通用货物品名表（GNG）”专题，2023年3月28-31日以视频会议形式在华沙铁组委员会举行了铁组第三专门委员会相关会议。

会上，研究并商定了铁组GNG主持编制者俄铁根据2023年版NHM、2023年1月1日生效的欧盟联合品名表修改事项，并根据吉铁、立铁、俄铁、乌（克）铁和GNG保管人铁组委员会提交的提案编制的GNG修改补充事项草案。

列入GNG修改补充事项是为了完善和修订GNG，以便保证其与2023年版铁盟通用货物品名表NHM协调统一。

铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十七次会议（2023年4月12-14日和19日，波兰华沙，铁组委员会）核准了已商定的GNG修改补充事项草案。

铁组委员会作为GNG保管人宣布，已核准的GNG修改补充事项自2023年6月1日起生效。

铁组委员会出版并向铁组成员国铁路和铁组相关加入企业寄送了截至2023年6月1日的GNG修订本（电子版）以及核对无误的副本，其样本由主持编制者和专门委员会工作机构共同编制。

截至2023年6月1日的中、俄文GNG文本已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

基于铁路合作组织（铁组）和独联体国家铁路运输委员会之间签订的合作备忘录，2023年1月18日，以视频会议形式举行了关于协作修订通用货物品名表（GNG）和统一运价统计货物品名表（ETSNG）问题的铁组—独联体国家铁路运输委员会咨询工作会晤（华沙，铁组委员会）（下称会议）。

与会代表来自相关铁组成员国铁路：白铁、哈铁和俄铁，独联体国家铁路运输委员会、铁组委员会和铁组第三专门委员会工作机构。

会议期间讨论了下列问题：

——协作修订通用货物品名表和统一运价统计货物品名表（列入GNG和ETSNG修改补充事项）；

——铁组与独联体国家铁路运输委员会协作交换基于铁组总局长会议决议列入的通用货物品名表（GNG）第9980-9999项修改补充事项生效信息；

——由于世界海关组织商品名称和代码协调制度及欧盟海关联盟联合品名表的修改，将被删除的GNG代码与GNG新代码进行对应；

——交换GNG和ETSNG变动代码对应表；

——基于铁路合作组织和独联体国家铁路运输委员会之间就GNG和ETSNG问题签订的合作备忘录，铁组和独联体国家铁路运输委员会之间开展合作。

铁组提交了关于铁组列入通用货物品名表（GNG）修改补充事项现有程序的信息。

独联体国家铁路运输委员会代表对通过统一运价统计货物品名表（ETSNG）修改事项的现有程序进行了通报。

为及时使GNG和ETSNG代码相一致并保证GNG和ETSNG修改补充事项同时生效，独联体国家铁路运输委员会代表通报，已经重审ETSNG专家组2023年工作计划。

此外，独联体国家铁路运输委员会代表指出，为了将先前商定的GNG修改的新代码列入ETSNG，在ETSNG会上还将研究修改铁路运输委员会专家组条例的合理性，以便修订ETSNG。铁组铁路总局长（负责代表）会议商定的GNG修改补充事项可作为独联体国家铁路运输委员会的核准依据。

铁组委员会收到了独联体国家铁路运输委员会寄送的，关于可将独联体国家铁路运输委员会统一运价统计货物品名表（ETSNG）分级代码列入铁组通用货物品名表（GNG）代码手册的正式通知，该通知已寄送铁组成员国铁路和相关铁组加入企业。

2023年3月28-31日在铁组委员会举行了铁组专门委员会会议，会上对“**修订铁组铁路货运站一览表**”专题进行了讨论，铁组编码和信息技术常设工作组的专家参加了会议。

铁组成员国铁路根据铁组约405备忘录《铁组铁路货运站一览表建立和维护实施细则》（第三版）的规定提交了自方数据，约405备忘录最新文本已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

《铁组成员国铁路货运站一览表》是一份重要文件，因为在填写国际货协和国际货约/国际货协运单时会使用《一览表》中包含的信息。

《一览表》包括：

——一般信息（铁路代码和名称、《一览表》修订时间、联系方式和其他信息）；

——办理货运和商务工作的货运站一览表（按字母顺序）（注明每站代码），注明货运站拉丁文音译名称，这是客户填写国际货协和国际货约/国际货协运单时的重要因素（这是注明发站和到站名称的正确指引）；

——国境口岸（注明每个口岸的代码）；

——国境口岸示意图；

——里程表（货运站与国境口岸/港口站间里程表；国境口岸间过境里程表）。

2023年，铁组成员国铁路在铁组约405备忘录规定的期限内对《一览表》中的自方数据进行了修订。

最新版PDF格式《一览表》和铁组约405备忘录修订本（截至2020年8月1日）已上传至铁



土库曼斯坦和伊朗边境的换轮点

组网站 (<https://osjd.org/>)。

根据《铁组委员会办事细则》（由于会议生效条件所需代表团数量不足），铁组第三专门委员会“商定国际联运铁路货物列车时刻表”专题计划会议被取消。

根据该专题参加者通报，部分铁组成员国铁路双边或多边商定了国际联运铁路货物列车时刻表。

2023年8月29-31日在华沙铁组委员会举行了铁组货物运输专门委员会“组织国际联运中的多式联运与联合运输”专题专家会议。

会上交换了关于发展联合运输事务当前形势的信息，交流了组织多式联运和联合运输的工作经验。

会议指出，提供优质的物流基础设施和运输服务促进了联合运输和混合运输中集装箱货物运量增长。

阿塞拜疆、白俄罗斯、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、中国、蒙古、俄罗斯、斯洛伐克和乌克兰铁路在组织多式联运和联合运输方面积累了有益经验。

联合国亚太经社会、铁组加入企业交通运输高等院校联合会（俄罗斯交通大学[RUT/MIIT]）和PLASKE股份公司，以及铁组第三专门委员会工作机构等分专题参加者举行了专家组咨询会晤，会上对“研究多式联运与联合运输术语（简称术语）”分专题进行了研究。

在2023年5月28日和11月29日举行的咨询会晤上，讨论了铁组第三专门委员会工作机构编制的材料和文件：

——讨论了俄罗斯交通大学（RUT/MIIT）和铁组第三专门委员会工作机构针对铁组第三专门委员会工作机构编制的《铁组运输信息手册：联合运输、多式联运、驮背运输》样本草案（下称铁组运输信息手册草案）目录部分提交的自方建议和意见，以及PLASKE股份公司针对草案全文本提交的自方建议和意见；

——讨论了关于《术语（专有名词、定义、概念）》这一节内容的建议和意见；

——商定了分专题参加者提交的关于《铁组运输信息手册》文本修改事项的提案；

——《铁组运输信息手册》样本草案中反映的国际商业术语信息，该信息由铁组第三专门委员会工作机构编制；

——商定了铁组第三专门委员会工作机构编制的《铁组运输信息手册》新章节“国际联运中采用的信息技术”；

——商定，俄语版《铁组运输信息手册》样本草案编制完成后可以作为后续中文版和英文版的基础；

——商定，根据专题参加者即将提交的提案和信息材料继续补充完善《铁组运输信息手册》样本草案。

《铁组运输信息手册》包含关于多种运输方式所用术语的信息：联合运输、多式联运和驮背运输，多种运输方式的实践和国际经验等。《铁组运输信息手册》对现存的所有多种运输方式进行记述，并为每种运输方式赋予唯一的、明确的专有名词解释，因为该文件的实际益处在于最终使用者（例如，铁路及其承包单位、国家机构、运输和物流公司的经理、交通运输院校的师生等）能够使用和应用该文件。《铁组运输信息手册》将成为贸易谈判，以及语言学家和翻译人员工作中的补充材料，并为其提供标准的术语翻译。《铁组运输信息手册》的结构设计也有其合理性，其目的在于构建统一的术语使用环境，便于使用者使用术语描述多种运输方式：联合运输、混合运输、多式联运、驮背运输。

铁组第三专门委员会支持分专题参加者对《铁组运输信息手册》样本草案开展进一步编制工作。

为宣传就《铁组运输信息手册》开展的工作和文件本身，2023年12月6-7日联合国亚太经社会组织的陆港和联合运输专家会议（曼谷和线上）上，提交了关于咨询专家组工作的信息。

为提高运输市场服务质量，铁路公司组织并采用了不同的国际货物运输方式。其中最具前景的是发展联合运输和多式联运，运输和物流公司在这面积累了丰富的经验。

铁组成员国铁路公司就**发展和组织货物联合运输和多式联运**开展了工作。

高质量物流基础设施和运输服务促进了联合运输与混合运输中集装箱货流量的增长。

阿塞拜疆、白俄罗斯、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、中国、蒙古、俄罗斯、斯洛伐克、土库曼斯坦、乌克兰、捷克等国的铁路在组织联合运输和多式联运方面积累了丰富的经验。

哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其、罗马尼亚经里海和黑海发展了联合运输。

据阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）信息，载有各类货物的集装箱列车定期沿“北—南”国际运输走廊进行运输。

主要在俄罗斯——印度那瓦舍瓦港（孟买）经路进行集装箱双向运输。阿斯塔拉国境站（阿塞拜疆）和阿斯塔拉场站（伊朗）在该经路发挥重要枢纽作用。各类集装箱货物通过海



中国-哈萨克斯坦-土库曼斯坦-伊朗经路上的集装箱列车

运从中国东部港口联合运输至伊朗南部港口，随后通过公路运送至阿斯塔纳场站（伊朗）并运抵阿塞拜疆，集装箱沿该经路通过阿塞拜疆铁路发往北部。该服务满足了“北—南”国际运输走廊成员国间日益增长的货运需求。

因此，与海上经路相比，该经路极大地缩短了运达时间，促进了中国到欧洲和欧洲到波斯湾国家过境货运的发展。

白铁会同铁路与运输物流公司，研究了发展联合运输和多式联运的必要条件。同时，编制了白俄罗斯利用俄罗斯联邦海港沿陆上经路对东部国家、中亚国家及其他方向出口货物的运输物流示意图。运送的主要货物是化工产品、林木产品及农产品。

格鲁吉亚铁路运输发展的主要方向之一是在哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其铁路的参与下，经里海和黑海，为提高格鲁吉亚境内的过境潜力（包括集装箱运输）创造条件。据统计，2023年全年接收/发送集装箱列车743列，过境格鲁吉亚运送集装箱共16.42万标箱，较2022年同期（运送15.18万标箱）增长8.1%。

巴库（阿塞拜疆）—第比利斯（格鲁吉亚）—卡尔斯（土耳其）（BTK）新铁路线投入使用，该线已成为欧洲—亚洲经路的连接纽带，BTK铁路加入跨里海国际运输走廊（TITR）极大地促进了集装箱过境运量的增长。

BTK铁路线是第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基—卡尔察希（格鲁吉亚与土耳其的国境线）铁路段不可分割的一部分，目前，卡尔斯—詹巴斯—卡尔察希—阿哈尔卡拉基—马拉布达—第比利斯路段已作为第5支线和第10支线列入铁组第5和第10铁路运输走廊。

此外，需要指出的是，“北—南”国际运输走廊集装箱运量强劲增长。从俄罗斯乔维尤站发往伊朗阿斯塔拉场站的木材集装箱列车定期运行。随后，货物通过公路运往伊朗和波斯湾国家。因此，相较海运线路，该经路大大缩短了运达时间，促进了伊朗阿巴斯港方向过境货物运输的发展。

格铁特别重视开发通过铁路过境格鲁吉亚办理集装箱运输的潜力。沿BTK铁路办理集装箱运输主要面向借助支线船沿中国—哈萨克斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧盟各国经路（经里海各港口），及其相反方向沿跨里海国际运输走廊（TITR），自中亚办理的货物运送。为吸引货流，增加沿BTK经路的集装箱过境运输，制定了具有竞争力的运价条件。TITR各方签署了关于组织阿克套—巴库（阿利亚特）铁路-支线船运输及关于沿TITR经路组织集装箱和整车货物运输时违反运到期限的相互协调和追责措施的协定。

TITR参加方就使用支线船组织经巴统港和波季（格鲁吉亚）—康斯坦察（罗马尼亚）的铁路-水路运输积极开展工作。

值得注意的是，为加快和简化在国境站办理货物和集装箱时的海关手续，TITR各方编制了关于交换机车车辆位置和状态电子数据的协定，以及关于在里海各港口间（土库曼巴希，巴库[阿利亚特]）使用支线船参与国际铁水直通联运中组织集装箱运送的协定，上述协定处于签署阶段。

格鲁吉亚境内，从东部沿海到黑海有两个大型海港，其中包括波季海港和巴统海港，此外，还有一个作为石油换装港的库列夫石油场站。这些港口为干货和油品货物配备多功能场站，其中2个带有机械化集装箱场站，1个具有转运液化天然气的能力。

作为自由经济区，波季海港是格鲁吉亚境内黑海东部最大的港口，具有多种用途。该港可处理集装箱货物、液体货物、干货和散货，并提供铁路-轮渡运输服务。该贸易路线为货物运输增长提供了巨大机会，尤其是经格鲁吉亚的集装箱过境运输，港口集装箱场站的处理能力逐年提升。随着2023年在港口开放了第15个长150米配备日本制造的现代化设备的码头（其中包括2个40吨和2个20吨的港口起重机，每年可处理任何尺寸、用途和重量的货物达100万吨），计划为小麦装卸建立最新机械化系统，这将大大加快波季港装载机械的工作。

巴统海港现拥有12个深水港湾，其中包括石油码头，连接港内的公路和铁路。此处还有一个矿物肥料联合运输综合体。场站的主要优势在于灵活储存和转运各型号石油和石油类货物，并通过公路和铁路高架桥将其从储油罐输送至油槽车和油罐车，反之亦然。石油场站配备133个储油罐，其中5个于最近建成，新储油罐贮存量为2.5万立方米。新贮油库占地3500平方米。储油

库列夫场站是一个注油港，用于将阿塞拜疆、哈萨克斯坦和土库曼斯坦发往欧洲的石油和石油类货物装运至油轮。库列夫石油场站内含3个装货码头，1条为9艘船的船队提供服务的油轮输送管道，1间检测石油和石油类货物的实验室。场站内配有27个储油槽，用于储存石油和石油类货物，总容量为40.2万立方米。

目前，格鲁吉亚政府正在落实阿纳克利亚新深水港项目，建造工作计划于2024年开始。决定在阿纳克利亚建造深16.0米深水港，目的在于为格鲁吉亚建设世界级港口综合体，并在阿纳克利亚建立一个“新丝绸之路”即亚欧贸易线路的协调中心。该项目的实施将允许接收容量超过1500标箱的船只。格鲁吉亚现行的两个港口是巴统和波季，由于波季港的深度，目前主要货流都通过波季港，但港口无法接收容量超1500个集装箱的船舶。因此，建造阿纳克利亚深水港对于格鲁吉亚来说非常重要，第一阶段完成后，港口一年可接收90万个集装箱。

为保持竞争力，哈铁不断提高客户导向水平和服务质量，引进新物流产品，采取积极措施鼓励这方面的运输。

2023年，哈萨克斯坦境内的集装箱过境运输总量较去年增长14%。发展的主要方向之一是利用哈萨克斯坦在里海沿岸的阿克套港和库雷克港沿跨里海国际运输走廊（TITR）组织集装箱过境运输。

2023年，沿TITR经路运送货物280万吨，较2022年增长86%。同时，该经路提供了有竞争力的运到期限——平均15昼夜。

2023年，哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚铁路公司在阿斯塔纳国际金融中心的基础上合作创立了“中间走廊联合运输有限公司”合资企业。该企业将深化商定的沿中国—欧洲及返程方向发展联合运输服务的现行政策。

集装箱摆渡列车沿阿腾科里—阿克套港—巴库（阿利亚特港）—波季/巴统经路成功开行。

其主要优势在于：TITR经路对客户的吸引力增加，固定的运到期限（10-15昼夜），稳定的运价条件。

后续计划是经巴库在阿利亚特港—土耳其各港口路段组织联合运输。

2023年5月，阿克套港注册成为“阿克套海港”经济特区参与者。提供的优惠和特殊法律制度有效期至2028年。

为增加跨里海方向的过境运量，正在研究以阿克套港为基础开发集装箱枢纽的问题。该枢纽的创建被纳入国家“强区——国家发展的驱动力”项目。

继续在库雷克港落实基础设施项目。计划至2024年末，建成年吞吐能力为100万吨的粮谷场站。该场站将保证哈萨克斯坦—伊朗/高加索地区国家后续至第三国的粮谷类货物预期出口量增加。库雷克港2号轮渡综合体的建造工作即将完成。

阿克套海港和库雷克港联合综合体被纳入国际运输走廊网络。

哈萨克斯坦港口的通过能力为每年2180万吨。

目前，TITR运输基础设施可承受运量约600万吨，其中包括8万标箱。

自阿克套港至伊朗港口恩泽利和阿米拉巴德方向组织了定期支线船运输。支线船沿土库曼巴希—阿克套港—中国经路办理航运。

支线船严格按照时刻表（每周2次）开行，不存在过境货物积压现象。支线船不会等到积累一定数量的集装箱后再进行运输，这为发货人明确了交付时间。

为了积极开展东—西方向运输，2023年5月，会同中国伙伴在西安开启了哈萨克斯坦—中国“陆港”的建设工作。

哈铁计划在中国西安陆港区域建立场站，将其作为新丝路国家最重要的枢纽。

哈铁数据显示，40%运至西安国际陆港的货物来自哈萨克斯坦，西安对哈萨克斯坦的物流意义是显而易见的。

该经路覆盖的国家和地区以前很少有中欧班列经过，这为中国企业和国际企业都打开了新的贸易市场。该经路还为中国和国际贸易，以及物流企业办理运输提供了新的选择。

沿当前新经路开行集装箱列车将提高运输效率，减少企业的运输费用。

目前，有16列高速集装箱货运列车定期驶离西安，在欧洲国家和城市间开行，覆盖了45个国家和地区。

2023年2月14日，首列中欧国际铁路多式联运特快沿北京—天津—河北经路开行。列车载有橡胶轮胎和灯泡等过境货物，总量达110标箱。这批货物经海路到达中国天津港，经公路运至石家庄国际陆港，后通过铁路发往欧洲。列车途径二连浩特国境站。经海路运输货物耗时约60昼夜，铁路运输将货物运达时间缩短至25昼夜。

2023年4月19日，中欧铁路特快增加了新线。自欧洲抵达武汉的集装箱列车试运班次经海路发往基隆。

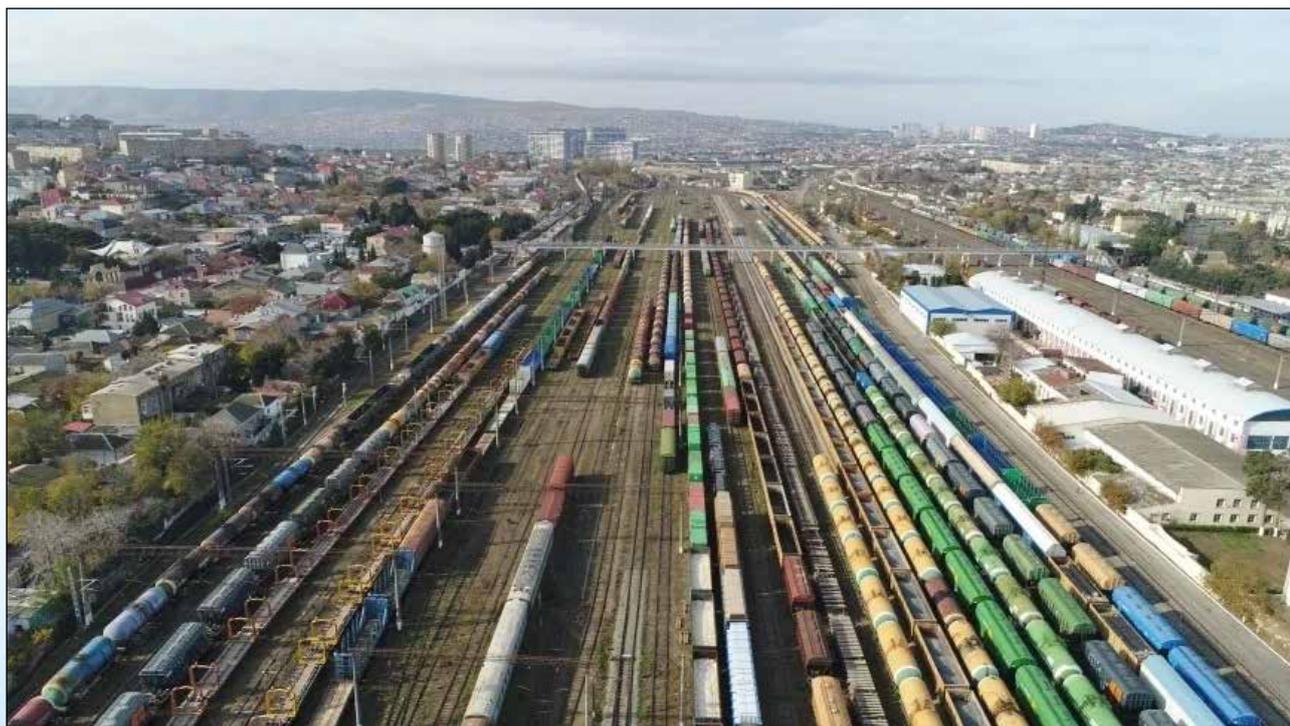
这标志着欧洲—武汉—基隆铁海联运通道正式开通。该批货物自杜伊斯堡（德国）经多斯特克—阿拉山口国境口岸运至中国，通过铁路运至武汉，在宁波港换装，后通过海路运至基隆。该联合运输通道的开通为运送货物提供了新的物流选择，实现了“海上丝绸之路”和“陆上丝绸之路”的有效融合。

白俄罗斯至中国的铁海联运新线投入运营。

2023年4月26日，“白俄罗斯—武汉（阳逻港）—烟台”铁海联运新线开通。载有白俄



发展铁路基础设施，与铁组成员国铁路保持可持续的交通联系促进了经济潜力的进一步开发和互利合作的发展。



近20年来，阿塞拜疆铁路货运量取得明显增长。

罗斯肥料的53个大吨位集装箱将从阳逻港发运至烟台。2023年年初以来，武汉开通了15条中欧铁路多式联运路线。该批总重1370吨的肥料自白俄罗斯索利戈尔斯克发出。

仅2023年前4个月，中国天津港办理发运了216列载有超2.3万标箱的中欧班列，超过了去年同期水平。

运至天津港以及来自相邻地区的货物沿中国铁路网运送至欧洲境内目的地，耗时15-20昼夜，较海运快1月有余。

2023年5月18日，首列载有建筑石材的中欧班列从中国锦州港发往圣彼得堡。锦州—圣彼得堡经路总长9087公里。在锦州港装车后，集装箱列车沿东北陆海新通道抵达中国和蒙古国边境的珠恩嘎达布其口岸，并在此处办理通关手续。之后，列车沿西伯利亚铁路发往圣彼得堡。列车在途时间为26昼夜，降低了物流费用，建立了连接中国东北部地区、东南沿海地区和欧洲的高效联运物流通道。

2023年6月4日，首列返程中欧列车到达中国广州，车上载有自欧洲进口的聚乙烯的62个集装箱。列车经满洲里国境站到达中国，运送货物总量为1555吨。列车运到的货物后经海路继续运往越南。这是中欧班列返程集装箱列车与中越方向铁海联运的首次衔接。

2023年6月7日，首列载有758吨50米钢轨的中欧班列经斯洛文尼亚科佩尔，后过境克罗地亚，运至塞尔维亚钢轨铺设基地。匈牙利—塞尔维亚铁路项目使用了中国钢轨。钢轨借助铁海联运出口至欧洲。

2023年期间，粤港澳大湾区开行了400列中欧班列。

2023年6月8日，中欧班列自广州集装箱中心站发出。列车经二连浩特站后被发往俄罗斯克列斯特站，在途时间16昼夜。该列车是2023年第400列从粤港澳大湾区发出的中欧班列。因此，2023年1-5月，开行了400列中欧班列，较去年同时期增长20%。该经路2016年开始使用，这期间，沿该经路累计开行中欧班列2600列。

2023年6月18日，中欧班列（渝新欧）自中国重庆物流中心驶出。目前，自重庆累计发出集装箱列车22000列，运送货物超150万标箱，位居世界前列。所有运送货物中，有40万标箱沿西部陆海运输新通道运送。

2023年6月20日，首列联合运输中欧班列沿德国—中国经路开行。载有欧洲杉木的列车发往两江新区。

该特快列车是首列沿德国威廉港—广州—重庆经路开行的中欧班列。该批木材从德国经海路运往广州南沙港，后被换装至列车并运往重庆果园物流中心。

2023年6月26日，首列载有农产品（大蒜、大葱等）的不耐热列车从中国郑州站发往越南胡志明。列车经凭祥国境站发货到站胡志明。列车载有35个温控集装箱。

2023年7月25日，沿湛江—重庆—莫斯科经路进行了首次联合运输。

10个40英尺的集装箱以冷链形式从中国广州发出。该批货物自湛江港海运至重庆，后于7月28日运往俄罗斯莫斯科。因此，湛江—重庆—莫斯科经路上出现了联合运输新线路。目前，有33条包括海运和铁路运输在内的联合运输经路经过湛江，其中4条经路用于中欧班列。

2023年，沿西部陆海运输新通道运送货物42.4万标箱，较去年同时期增长10.5%。目前，该经路途经中国17个省61座城市的115个铁路车站。除中国外，该经路覆盖119个国家的393个港口。运输路线运营期间，经路数量由1条增至7条。除北部湾—重庆经路外，还开始沿以下方向办理运输：北部湾—重庆、四川、云南、广州、河南、桂东、桂北。

2023年8月27日，沿西安（中国）—安特卫普（比利时）经路开行了首列联运特快列车。列车载有48个装载“LONGi”太阳能电池的集装箱。货物先运至中国青岛港，后由中国远洋集团公司通过海路运至比利时。值得注意的是，中国铁路正在开通至青岛港的定期班列，以便进一步发展海上运输。该铁路经路总长1326公里，在途48小时。

2023年9月1日，首列沿西部陆海新通道运行的集装箱列车自中国鱼嘴站驶出。28小时后，列车抵达中国钦州港。该列车运送货物70标箱，重约1000吨。主要出口商品是重庆生产的发动机、摩托车和工业原料。货物运至钦州港后，海运至越南、阿拉伯联合酋长国（阿联酋）和印度。鱼嘴站还连接了果园港。因此，鱼嘴站连接了铁路运输与水路运输（海运和长江河运）。

中国已开始运营位于哈萨克斯坦阿拉木图的新集运中心。新中心将为中欧班列提供服务，7昼夜内将阿拉木图和中国东部的济南连接起来。2023年9月3日，首列车从新集运中心发出，车上载有40个集装箱共1040吨小麦。

此外，新集运中心还将为运往中国的中亚国家货物提供仓储、分拨、清关和临时储存等服务。

该中心主要服务于中国和中亚国家间的运输。另一边，中国山东省省会济南凭借山东沿海的地理优势和便利的港口优势，具有通过联合运输连接中亚市场与日本、韩国的战略优势。

中亚国家和中国之间的运量也在不断增长。例如，哈萨克斯坦和中国于不久前签署了今年年底前铁路总运量达2680万吨的协定，较2022年增运360万吨。

2023年9月21日，中欧班列国际合作论坛在连云港（中国江苏省）举行，中国和匈牙利代表签署了创建“重庆—匈牙利”中欧班列联合运输综合物流园的合作纲要。

2023年，乌（兹）铁就发展和组织联合运输积极开展工作，开发了下列经路：

——沿乌兹别克斯坦—哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—立陶宛经路，经立陶宛运送货物至欧洲国家；

——乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—土耳其联合运输经路；

——沿乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—保加利亚—欧洲经路，经格鲁吉亚波季港运送货物至欧洲国家；

——中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—阿富汗联合运输经路。

据俄铁信息，2023年俄铁子公司俄铁商业资产股份公司和俄铁物流股份公司创建了“综合物流产品”。

2022年至2023年间，俄铁商业资产股份公司开发了一系列综合物流产品：

俄铁商业资产股份公司为自己管理的俄铁分公司莫斯科铁路局的斯图皮诺场站、远东铁路局的阿尔乔姆-海滨1号场站提供平车，保障货物运输。

- “Volga快运”公共服务。

沿沈阳（中国）—后贝加尔国境站—别济米扬卡场站（俄罗斯萨马拉市）经路运送中国生产的货物。来自宁波、广州、天津、青岛和大连的货物（主要是生活必需品）通过公路和铁路被运至沈阳后整合，编成集装箱列车发往俄罗斯。

- “莫斯科快运”公共服务。

沿长沙（中国）—后贝加尔国境站—别雷拉斯特场站（俄罗斯莫斯科州）经路运送中国生产的货物。

- “Ishim快运”公共服务。

沿别雷拉斯特场站（俄罗斯莫斯科州）—努尔苏丹1站（哈萨克斯坦阿斯塔纳市）经路运送国内生产的货物。

- “Alma Ata快运”公共服务。

沿别雷拉斯特场站（俄罗斯莫斯科州）—阿拉木图1站（哈萨克斯坦阿斯塔纳市）经路运送国内生产的货物。

- “北—南”国际运输走廊服务。

与俄罗斯物流股份公司合作沿“北—南”国际运输走廊东线（土库曼斯坦铁路萨拉赫斯国境站）开展进出口运输。

- 俄铁商业资产股份公司的FELB联合运输服务——从中国经NMTP港（俄罗斯纳霍德卡市）到俄罗斯和白俄罗斯。

将中国生产的货物运输至俄罗斯和白俄罗斯的消费者（包括提供海运服务）。

- 宁波港（中国）—符拉迪沃斯托克港（俄罗斯）—阿尔乔姆-海滨1号后勤场站—莫斯科和莫斯科州场站联合运输服务。

- 经下列宁斯阔耶—同江国境口岸的进出口运输。

经中俄边境的阿穆尔河大桥运输，定期运输不少于每周一列。

- 使用敞车办理远东地区集装箱进口货物运输。

俄铁商业资产股份公司确保将经海路运往远东港的集装箱在滨海边疆区场站（主要从位于阿尔乔姆-海滨1号站的自有场地）装运至敞车，然后在西伯利亚地区场站换装至自有平车，随后运送至莫斯科场站和圣彼得堡场站。

- 沿“东—西”国际运输走廊办理的从欧洲到中国的过境运输服务。

货物从欧洲发出，经白俄罗斯布列斯特国境站，在莫斯科地区装入集装箱，随后经后贝加尔国境站，运送至中国消费者手中。该运输服务1-8月固定每月发运1列集装箱列车，自9月起增至每月3列。

2018年6月8日，俄铁和中铁签署了组织中国—俄罗斯—欧洲快速和高速铁路货物过境运



铁组货物运输专门委员会年度例会主持人  
(2023年10月10-13日，华沙，铁组委员会)

输备忘录。2023年4月28日，俄铁与中铁领导人举行了会晤，议定书就继续开展货物、电子贸易商品和行李车邮政包裹运输工作通过决议。因此，俄铁物流股份公司恢复了RailJet项目。

RailJet是全新的物流产品，具备同航空运输一样运到期限短、运价汇率优的特点。该服务为需要运到期限稳定、运输可靠、价格透明的客户提供全方位物流方案。

该服务计划落实邮政行李车货物运输，后续由16节邮政行李车编组的1520毫米轨距列车不换轨沿莫斯科—满洲里—莫斯科经路运送。

必须指出的是，该服务为部分海上运输转向铁路运输提供了可能（如电子设备等禁止航空运输、禁止沿中铁路网用集装箱运送的含有锂电池的货物）。该项目可以最大限度利用俄铁控股公司的过境运输能力：拥有明确的运行时刻表，具备不受天气因素影响的优势，因此，将之前仅用航空运输的货流吸引至铁路运输。

在支持非资源出口规划的框架下，与俄罗斯出口中心股份公司共同落实俄罗斯—中国方向集装箱列车中的拼箱货物运输物流服务。2023年8月7日发运了首批货物。俄铁物流股份公司为整合西北地区、中部地区和伏尔加联邦区的货物提供了全方位服务，列车按时刻表运行，为中国买家提供全线客户服务。该物流服务按既定时刻表运行，为中小企业发运拼箱的既定费率颇具吸引力，与中国物流平台的列车接收合作形式保障了进口货物集装箱列车的回程装运。

保障俄罗斯同印度、伊朗和中东国家间运输联系的“北—南”国际运输走廊的发展，为保证俄罗斯企业的对外经济活动具有愈发重要的意义。

2022-2023年期间，落实了完善运输技术和优化成本的活动。这使得：

——增加了运输货物的品类（出口货物：纸张、锯材、催化剂、磨料、尿素、卫生用品、家具、屋面材料、沥青板、化学产品、食品；进口货物：建材、石材、沥青材料、服装、鞋类、小百货、米、塑料制品、黑色金属轧材、甜品、调料、浓缩食品、包装纸板、设备及其配件、人造纤维和合成纤维、活性炭、树胶、树脂、工业用油、酒精和其他化学物质）；

——降低服务成本（自2022年8月起38%）；

——定期提供服务，即每月2列车；

——扩大运输地域：从莫斯科地区、车里雅宾斯克州、卡累利阿共和国发往印度、阿联酋、沙特阿拉伯、伊朗。

继续发展“农产品快运”项目——俄罗斯物流股份公司的专业化服务，保障农产品（包括易腐货物）进出口运输。使用俄铁物流股份公司自有的自主冷藏集装箱车辆，保障不间断冷链运输，减少了对第三方基础设施的依赖，提高了服务质量。

2023年4月，中哈边境陆路国境口岸解除了进口俄罗斯动物产品的禁令。自此，实现了每月一列集装箱列车铁路直达运输服务。

服务地域扩大。2023年7月27日开展了集装箱列车试运营，列车由4个载有肉类产品的集装箱编组，沿“北—南”国际运输走廊东线运行，从谢利亚季诺站发往伊朗（集装箱在伊朗境内通过铁路成组运送至德黑兰）。

据集装箱运输公司信息，2023年推出了联合运输服务，沿阿穆尔河将中国汽车从黑龙江省抚远市运至哈巴罗夫斯克，后使用集装箱运输公司的公共服务沿俄罗斯铁路将货物运送至俄罗斯库帕夫纳站。

据铁组加入企业远东航运集团（FESCO）通报，2022年，FESCO联合运输总量增长25%。开发并推出了17项联合运输新服务，其中包括：

——海防—胡志明—符拉迪沃斯托克；

——上海—阿姆巴尔利港—新罗西斯克；

——圣彼得堡—（北方航线）—东方港—上海；

——上海—西安—纳乌什基—莫斯科；

- 中国（合肥/西安/南京/成都/重庆）—多斯特克—莫斯科；
- 横滨—连云港—阿腾科里—塔什干；
- 抚远—哈巴罗夫斯克—莫斯科；
- 新罗西斯克—阿姆巴尔利—盖布泽。

2023年，FESCO运输集团推出了9项联合运输服务，其中包括：

- 土耳其/印度/埃及—新罗西斯克—莫斯科；
- 新罗西斯克—莫斯科—俄罗斯国内运输；
- 莫斯科/圣彼得堡—圣彼得堡—加里宁格勒；
- 东南亚/中国—符拉迪沃斯托克—伊尔库茨克；
- 东南亚/中国—符拉迪沃斯托克—车里雅宾斯克；
- 东南亚/中国—符拉迪沃斯托克—若季诺；
- 土耳其—新罗西斯克—哈萨克斯坦；
- 中国—明斯克（经陆路国境口岸）；
- 中国—圣彼得堡—加里宁格勒。

在当前条件下，开发深海（DEEPSEA）成为了FESCO运输集团主要目标之一。2023年开通了海运新路线，其中包括FESCO印度航线（印度—新罗西斯克）、FESCO波罗地海东方国家航线（中国—印度—圣彼得堡）。

FESCO还于2022年在乌兹别克斯坦和土耳其，于2023年在白俄罗斯成立了新的国外子公司。

目前，FESCO运输集团是远东地区最大的集装箱联合运输运营商，其远东地区集装箱周转份额达40%。同时，FESCO的联合运输服务网络几乎覆盖了跨欧亚地区所有主要走廊。

考虑到市场趋势，FESCO运输集团多方发力发展货物运输，可分为：

1. 投资基础设施限制较少的运输新线，例如，开发深海（DEEP SEA）服务；
2. 运输流多样化：发展经远东、波罗的海、亚速海-黑海流域，以及陆路国境口岸的联运服务；
3. 开发海运新线；



铁组货物运输专门委员会年度例会讨论各项议程  
(2023年10月10-13日，华沙，铁组委员会)

#### 4.创建新分公司和国外子公司。

作为远东地区的替代方案，公司积极拓展了一系列经新罗西斯克港的联运服务。目前，已经在土耳其贸易航线投入1艘船，在印度航线投入2艘船，总运力超1700标箱，埃及方向投入了1艘船。

此外，作为远东方向的替代方案，公司开发并积极发展自新罗西斯克经俄罗斯至哈萨克斯坦的铁路运输服务，以及经圣彼得堡和加里宁格勒的海运服务。例如，莫斯科—圣彼得堡—加里宁格勒新联运服务成为了货物运送至（自）俄罗斯加里宁格勒州实际唯一的替代方案。自2023年3月起，该服务以联合运输（铁路+海运）的形式运营。

除联合运输（海运+铁路）服务外，FESCO运输集团还发展了经后贝加尔—满洲里、纳乌什基—苏赫巴托、多斯特克—阿腾科里等主要国境口岸的陆路运输。得益于公司在跨欧亚地区的战略和发达的联运服务网络，使用FESCO服务为中亚国家提供运输成为了可能。例如，哈萨克斯坦的货主也可以使用全套海运服务，将货物运至哈萨克斯坦任一货运站。

FESCO运输集团组织了从符拉迪沃斯托克港到塔什干和阿拉木图的定期铁路服务，还可以组织从圣彼得堡、明斯克和新罗西斯克出发的列车。因此，得益于联合运输服务，FESCO将东南亚和土耳其所有主要港口同中亚连接起来。

此外，FESCO还为中亚客户提供了使用经西伯利亚大铁路和中国境内的过境列车，即横贯中国铁路（TCR）办理联合运输的替代方案，从而连接中亚与东南亚主要港口。

据铁组加入企业俄罗斯邮政公司通报，2023年7月，俄邮政股份公司史上首次成功开展了使用邮政行李车运送国际邮政包裹试运营。该公司经卡梅绍娃亚国境站，沿琿春（中国）—乌苏里斯克（俄罗斯）—符拉迪沃斯托克（俄罗斯）经路组织运输，先通过公路将中国仓库的邮政包裹运至琿春站（中国），在琿春站（中国）换装至俄罗斯邮政公司的邮政行李车，编组至货运列车后，发往乌苏里斯克站（俄罗斯）。接着，车辆随莫斯科—符拉迪沃斯托克第990次邮政行李车从乌苏里斯克（俄罗斯）发往符拉迪沃斯托克站（俄罗斯），随后，邮政包裹通过公路运至符拉迪沃斯托克国际邮件互换局。该经路计划运营到今年年底，并延伸至新西伯利亚、喀山和莫斯科的国际邮件交换中心。其优势在于跨境交付期限稳定，且易于扩展服务。

俄罗斯和蒙古邮政部门之间组织了陆上国际邮件互换。

鉴于俄罗斯和蒙古之间的直通航空运输已于2023年2月终止，组织了最快的联合运输（公路—铁路）、陆上直通经路，俄罗斯邮政公司邮政行李车辆编组至莫斯科—符拉迪沃斯托克第990/989次邮政行李车，通过铁路沿乌兰乌德—叶卡捷琳堡方向（及其相反方向）运输，并通过公路从乌兰巴托国际邮件交换中心运至乌兰乌德站（及其相反方向）。2023年期间，运送邮政包裹超6.2吨。定期运营该经路可高速有效地运送小批邮政包裹，且不限最低运量。

2023年9月12-15日在华沙铁组委员会举行了铁组第三专门委员会“**组织国际联运大吨位集装箱运输**”专题专家会议。

铁组第三专门委员会的专家们根据经核准的该专门委员会2023年工作计划开展了以下领域的工作。

主持方哈铁开展了修订“国际联运集装箱列车和驮背运输数据库”工作，阿（塞）铁、白铁、匈铁、格铁、哈铁、拉铁、摩铁、蒙铁、俄铁、斯铁（货运）、乌（兹）铁、捷铁和爱铁提交了最新数据。

值得注意的是，2023年铁组成员国铁路组织并运送1.7万列中欧班列，列车定期开行或根据运行表的准备情况发出。

主持者会同铁组第三专门委员会工作机构编制了截至2023年10月13日的铁组成员国铁路直达集装箱列车开行和多式联运的信息，在2023年第6期《铁组通讯》上发表，并上传至铁

组网站 (<https://osjd.org/>)。

乌（克）铁主持了“建立集装箱运量指标数据库”分专题的工作，主要依据下列铁组成员国铁路阿（塞）铁、白铁、格铁、哈铁、吉铁、拉铁、摩铁、斯铁（货运）、捷铁（货运）和爱铁提交的2022年度与2021年度、2023年度与2022年度比较的数据建立了铁组铁路大吨位集装箱运量指标数据库。

铁组第三专门委员会的专家就修订铁组建421备忘录《国际铁路联运大吨位集装箱使用规则》（下称建421备忘录）文本开展了工作。

通过了关于删除建421备忘录规则附件2《大吨位集装箱交付站一览表》的决议。

核准了建421备忘录最新文本自2023年10月13日起生效，决定由铁组委员会出版建421备忘录（第二版）。该备忘录已寄送铁组成员国铁路和上传至铁组网站。

主持方哈铁完成了“修订和维护电子版铁组《国际联运大吨位集装箱和驮背运输》使用手册（下称使用手册）”的工作。

根据铁组第三专门委员会专家的建议，主持者以PDF格式提交了《使用手册》文本，以便于该文件的使用。

根据主持方提交的《使用手册》草案及铁组第三专门委员会专家初步研究情况，与会者指出，目前《使用手册》包含不相关的信息，需要进一步完善，以使其符合铁组现行文件以及其他国际文件，包括有关大吨位集装箱标准和技术的规定。

铁组第三专门委员会的专家将于2024年继续研究关于《使用手册》结构和内容，及其后续使用的建议和意见。

中欧班列和中亚班列的开行数量取得稳步增长。

2023年，铁路货运业务仍具有相当的竞争力。得益于铁组成员国铁路公司、铁组加入企业的协同合作，在增加国际联运集装箱运量方面取得了良好的结果，基础设施得到了发展，组织货物运输的技术方面发生了积极的变化。

铁路运输的竞争力主要在于运输速度和货物运到期限。目前，不同经路的集装箱列车运行速度超过1000公里/天，这有助于陆路运输服务的发展。

铁组成员国铁路、铁组加入企业就发展和组织国际联运大吨位集装箱运输开展了工作，包括沿铁组铁路网组织直达集装箱列车。

中欧班列和中亚班列的直达运输搭建了稳定的国际物流供应链，成为了连接亚洲和欧洲的集装箱运输的主要陆路通道。

目前，集装箱列车共开通200条运输线路，通达欧洲和中亚27个国家217座城市，运载了汽车及其配件、电子产品、服装及配饰、轻工业产品、纺织产品、生活必需品，以及粮谷、木材等53个不同领域的超5.5万种商品。

据阿（塞）铁信息，装载进出口货物的集装箱列车从土耳其到阿塞拜疆（及返程方向）的定期运行也对沿巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路的集装箱货物运量的增加产生了重大影响。有吸引力的运价条件和货物交付期限保障了对土耳其—阿塞拜疆方向高速集装箱列车服务的需求。

此外，集装箱列车定期从土耳其开往中国，并沿BTK铁路返回。抵达阿塞拜疆后，集装箱由支线船从巴库港运往阿克套港。运输在跨里海国际运输走廊（TITR）的框架内进行。

在TITR框架内，签署了“关于组织阿克套—巴库（阿里亚特）港口之间支线船参与的集装箱运输的协定”，该协定对沿整条集装箱运输经路（包括里海水路区段）使用和保存国际货协运单原件，从而无需在阿克套和巴库港口重新签发运输单据和重复办理清关手续作了规定。此外，为加快和简化在国境站办理货物和集装箱时的海关手续，TITR编制了关于交换机车车辆

位置和状态电子数据的协定草案。

第二条经路是“亚太地区国家（APAC）—中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧洲”。这条横贯大陆的联合运输经路于2019年形成，目前，沿该经路运送从土耳其经由BTK铁路，以及从格鲁吉亚港口波季港和巴统港运往中亚



铁组货物运输专门委员会关于“共用货车身份识别以便对其统计”专题专家会议（2023年4月4-5日，铁组委员会）

国家（及返程方向）的集装箱货物。为了增加里海沿线的运输连接，自2022年起将启用巴库—土库曼巴希—巴库方向的支线船。此外，编制了在里海各港口间（土库曼巴希，巴库[阿利亚特]）组织支线船参与的国际铁路—水路直通联运中集装箱运输的协定。

BTK铁路的修建、阿塞拜疆和哈萨克斯坦铁路系统和国境站的进一步发展，以及里海港口（阿利亚特、阿克套、库雷克、土库曼巴希）的现代化改造，大大缩短了从中国到欧洲往返运输货物所需的时间。

2023年扩大了集装箱列车中的集装箱运输地域范围。在服务框架内开辟了从俄罗斯托博尔斯克站到阿塞拜疆阿普歇伦的新经路，沿该经路开行载有聚丙烯和聚乙烯的集装箱列车。该运输服务每周一次，并着眼于多种货物品类。

根据阿（富）铁的数据，2023年阿富汗境内的货物运输总量（包括进口、出口和过境）为520万吨。

### 阿富汗铁路基础设施的现状

阿富汗目前有四条运营中的铁路：海拉顿至马扎里沙里夫；阿基纳至安德霍伊；图尔贡季至赫拉特；哈瓦夫至赫拉特。

海拉顿—马扎里沙里夫铁路位于巴尔赫省，全长106.5公里，包括75公里的干线铁路和31.5公里的支线铁路。

这条线路的起点是海拉顿桥（阿富汗和乌兹别克斯坦边境），终点是马扎里沙里夫机场。

车辆发自/运往以下国家：乌兹别克斯坦、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和俄罗斯。线路和车站的运营、维护和修理承包给SogdianaTrans公司。

阿基纳至安德霍伊铁路位于法利亚布省，全长44.38公里，其中包括24.5公里的干线铁路和19.88公里的支线铁路。

该线路起于阿富汗与土库曼斯坦的边境，止于法利亚布省的安德霍伊站。

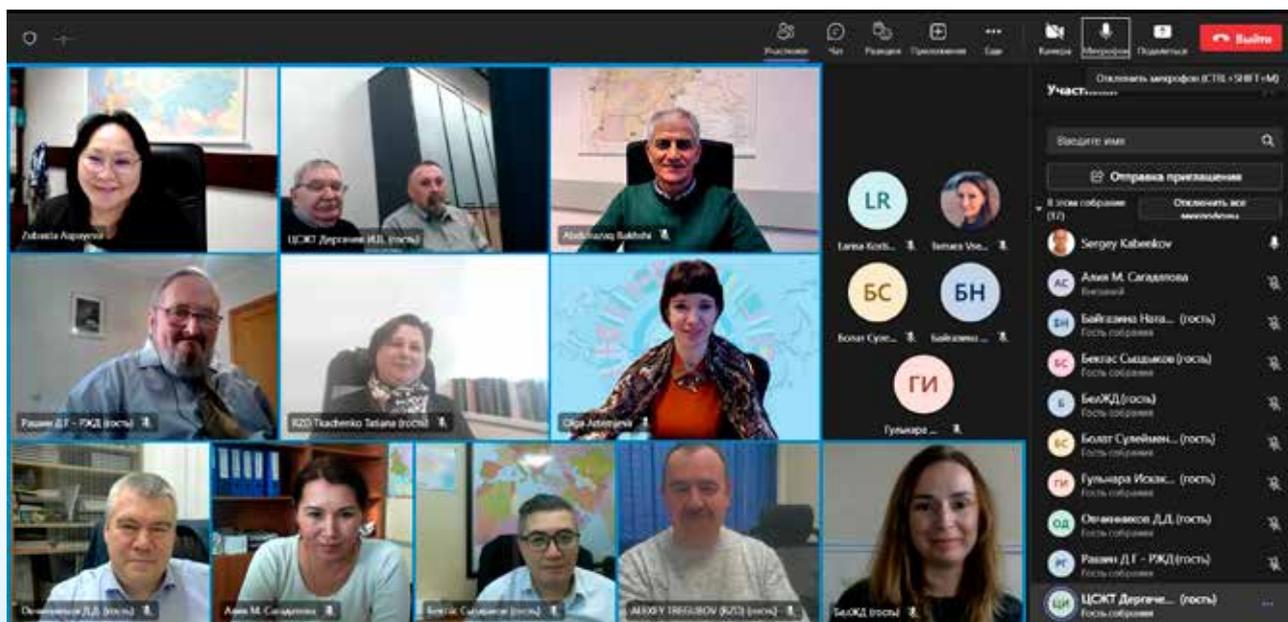
货物运输使用的是土库曼斯坦铁路（土铁）的机车，由阿（富）铁提供维护。

图尔贡季至赫拉特铁路位于赫拉特省，全长13公里，是一条从土库曼斯坦边境到图尔贡季陆港的跨境铁路干线。

货物运输使用的是土库曼斯坦铁路（土铁）的机车，基础设施的维护工作由阿（富）铁提供。

哈瓦夫至赫拉特铁路全长225公里，起点是赫拉特省的罗扎纳克站，延伸至阿富汗的沙姆蒂格陆港和乔基苏尔赫国境站，终点是伊朗的哈瓦夫区域。

哈瓦夫—赫拉特路段位于赫拉特省，长62公里。



关于协作修订通用货物品名表（GNG）和统一运价统计货物品名表（ETSNG）问题的铁组—独联体国家铁路运输委员会咨询工作会晤（2023年1月18日，华沙，铁组委员会）

该项目于2007年开工，2020年竣工。由于阿富汗发生的事件，部分基础设施遭到破坏，因此暂停运营。

2023年，在阿（富）铁管理部门的努力下，哈瓦夫—赫拉特铁路被毁路段得到修复，并开展了从伊朗到阿富汗的试运行。目前正在与伊朗方面就定期运输问题进行谈判，双方将很快就该经路的运营问题达成协议。

该经路将阿富汗与恰巴哈尔港、阿巴斯港、伊朗和土耳其的贸易中心连接起来，并通过这些国家联接欧洲各国。

伊铁的机车将用于运输货物，基础设施维护服务将由阿（富）铁提供。

由于阿富汗是一个内陆国家，阿（富）铁的首要任务是加快货物运输进程，加强与其他国家港口的协调。

启动“跨阿富汗（Afghan Trans）”铁路项目。

“跨阿富汗”铁路是该地区国家的一个联合项目，旨在通过阿富汗领土发展中亚国家与南亚国家之间的运输通信。

阿（富）铁特别重视与地区国家的协调。

因此，应当指出的是，阿富汗、乌兹别克斯坦和巴基斯坦的技术小组于2022年7月27日启动了上述项目的初步经路勘测，并于2022年8月10日顺利完成。

阿（富）铁代表团访问了巴基斯坦和乌兹别克斯坦，以最终完成这项工作。在访问巴基斯坦期间，双方就经路确定、可行性研究、投资者和研究成果共享等问题达成了共识，并制定了年度计划。

据白铁信息，就增加铁路运输的过境吸引力开展了相关工作。特别关注通过直达快速集装箱列车发展货物运输、运输物流活动和基础设施。

白俄罗斯铁路公司代表在访问重庆和成都期间与中国公司签署了合作协议。签署协议的目的是增加集装箱运输，缩短白俄罗斯和重庆以及白俄罗斯和成都之间的货物交付时间。在访华期间，白俄罗斯代表参观了2023年陆海新通道跨欧亚供应链协同发展论坛，参加了第五届中国西部国际供应链与物流技术装备博览会以及跨欧亚国际运输物流合作论坛。

2023年，白俄罗斯铁路通过各类运输方式运送集装箱超100万标箱。

发展出口运输和向国外市场推广白俄罗斯产品是白铁最重要的战略方向。去年，特别重

视为增加白俄罗斯企业产品出口集装箱运量创造必要条件。

得益于白铁与发货人、收货人、运输物流公司以及铁路管理部门的有效协作，2023年集装箱货物出口总量较2022年增长60%以上。

到中国的集装箱运输是国内出口产品供应的优先领域之一。根据数据，白俄罗斯发货人使用俄罗斯联邦港口和沿陆上经路向中国装载和运输了超过1500列集装箱列车，较2022年增长50%。

根据匈铁（集团）的信息，2023年的集装箱运量为27.2372万标箱，较去年同期减少20%。其中：国内运量占1.1%（运输2911标箱）；进口运量占38.4%（运送10.4669万标箱）；过境运量占23.1%（运送6.2883万标箱）；出口运量占37.4%（运送10.1909万标箱）。2023年，从乌克兰到匈牙利共运送1907标箱。

格铁的集装箱运输保持良好态势，2023年包括直达集装箱列车在内的集装箱运量为17.96万标箱，较2022年同期（运输16.56万标箱）增长8.5%，其中包括：过境运输16.42万标箱，较2022年同期（运输15.18万标箱）增长8.1%。由于第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基—卡尔察希路段（格鲁吉亚与土耳其边界）的重建和建设仍在继续，巴库（阿塞拜疆）—第比利斯（格鲁吉亚）—卡尔斯（土耳其）（BTK）路线的运输自2023年5月22日起暂停。

BTK新铁路线投入使用，该线已成为欧洲—亚洲经路的连接纽带，BTK铁路加入跨里海国际运输走廊（TITR）极大地促进了集装箱过境运量的增长。为完善阿哈尔卡拉基集装箱场站的完备程度，购置了第二台桥式起重机。

BTK铁路线是第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基—卡尔察希（格鲁吉亚与土耳其的国境线）铁路段不可分割的一部分，目前，卡尔斯—詹巴斯—卡尔察希—阿哈尔卡拉基—马拉布达—第比利斯路段已作为第5支线和第10支线被列入铁组第5和第10铁路运输走廊主要经路。

格铁特别重视开发沿铁路经格鲁吉亚办理集装箱过境运输的潜力。沿BTK铁路办理集装箱运输主要面向借助支线船沿中国—哈萨克斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧盟各国经路，经里海各港口，及其相反方向沿TITR，自中亚办理的货物运送。为吸引货流，增加沿BTK经路的集装箱过境运输，制定了具有竞争力的运价条件。

哈铁集装箱运输保持积极态势。2023年哈萨克斯坦铁路网过境集装箱运量为128.23万标箱，较去年同期增长14%，其中：

——中国/亚洲—欧盟—中国/亚洲方向：8.97万标箱，较2022年增加14%（2022年为78.94万标箱）；

——中国—中亚—中国方向：25.05万标箱，较2022年增加22%（2022年为20.48万标箱）；

——中国—高加索/土耳其—中国方向：2600标箱，较去年减少76%（2022年为1.1万标箱）；

——中国—伊朗方向：1.3万标箱，较去年减少52%（2022年为2.7万标箱）。

目前，有十多条运输走廊经过哈萨克斯坦领土。哈萨克斯坦的主要经路是东—西经路，分为三个主要方向：

——中国—欧洲；

——跨里海国际运输走廊（TITR）；

——中国—中亚—伊朗。

尽管近年来全球物流发生了变化，但沿中国-欧洲-中国经路的陆路集装箱运输仍然是哈铁发展哈萨克斯坦过境运输的战略方向。

此外，跨里海国际运输走廊（TITR）和北—南国际运输走廊是哈萨克斯坦最具前景的过境经路之一。

过境集装箱数量，特别是中哈方向过境集装箱数量的增长，大幅提高了哈萨克斯坦基础设施的利用率。

通过哈萨克斯坦和中国边境车站之间的道路联接、铁路增建复线和线路改直、铁路区段电气化改造等措施开展现有基础设施的现代化改造，在过境方向大力发展干线铁路网。

为保持竞争力，哈铁不断提高客户导向水平和服务质量，推出新的物流产品，并采取积极措施刺激运输。

哈铁采用灵活的运价政策将货流吸引到哈萨克斯坦铁路。

首先，客户的主要标准是货物交付时间。因此，今年过境集装箱列车的平均速度达1000公里/天。这刺激了亚洲和欧洲与独联体国家之间所有运输走廊的需求。将集装箱从中国运往欧洲所需的时间减少了一半以上。

中欧班列的不间断开行，有助于降低外贸成本、提高外贸效率，也有力促进了沿线国家的经济发展。

海上经路严重拥堵，中欧班列依旧高效运行。

2023年1月4日，从中国武汉开往俄罗斯的中欧班列首次启程，列车装载太阳能光伏组件、汽车零件、生活必需品和其他货物。列车经阿拉山口—多斯特克国境口岸，抵达目的地莫斯科。

2023年1月12日，一列载有50辆新能源汽车的“东风蓝图”中欧班列从中国广州出发，经过霍尔果斯—阿腾科里国境口岸后，在16天内抵达欧洲。

2023年1月13日，首列装载1300吨面粉的回程列车从哈萨克斯坦抵达中国西安站。

这是2023年首列中欧班列年货物资返程专列，为即将到来的中国农历新年运输货物。截至2023年1月11日，已有23列返程班列、2.1万吨货物抵达西安国际港站。1月间，还有2列装载2000余吨黄豆的专列与1列装载面粉的专列抵达西安。运到的货物保障了节日期间粮油市场的需求。

2023年1月，中欧班列累计开行1410列，运输货物14.7万标箱，分别同比增长6%、13%。

同时，欧洲—中国方向回程班列共计653列，同比增长9%。中国国家铁路集团有限公司（中铁）积极开展组织全球多式联运，进一步提高了中欧班列的运营水平，即使在中国农历新年期间也能保证顺利发运。

2023年1月30日，今年的首列货物列车从中国河北省邯郸市开往俄罗斯莫斯科，列车载有41个集装箱，总重661吨的机械零件、建筑材料和生活用品。集装箱列车在15天内抵达目的地。

目前，邯郸国际陆港已开通中国—欧洲、中国—中亚方向的4条铁路经路，途经白俄罗斯、哈萨克斯坦、波兰、俄罗斯、蒙古、乌兹别克斯坦等20多个国家和地区，为80多家外贸企业提供服务。列车共运输货物26046标箱，较去年增长128.2%。新年期间，中国至欧洲的铁路快运列车不间断运行。从除夕到2023年2月10日，共发出81列集装箱列车。

2023年1月至2月，粤港澳大湾区中欧班列开行31列，货运量301标箱，较去年分别增长29.2%和33.5%。

尽管面临着疫情的挑战，但在过去的几年里，这趟列车稳定地为4000多家出口企业提供服务，稳定了国际制造业和供应链，帮助深圳加快建设具有全球影响力的物流枢纽。

2023年1月21日至27日新年期间，义乌站为发往欧洲各国的66列集装箱列车提供服务，其中去程19列，回程47列。

2023年农历大年初一，一列装载生活必需品、服装、鞋、汽车配件等货物的中欧班列从义乌出发，经过满洲里国境站，抵达目的地莫斯科。

2023年2月15日，首列中欧班列从中国南昌国际陆港出发。

此次货运共装载55个集装箱，总重量约686吨。主要出口商品为鞋类、服装等生活必需品。南昌实施高效通关方案，节省通关时间超过24小时。

2023年2月23日，110辆中国制造的“红旗E-HS9”汽车通过中欧班列从中国吉林省运往欧洲。当地海关部门可根据海外销售计划灵活组织交货。

2023年2月28日，首列装载250辆由泰州长城汽车公司生产的哈弗商用车的专列从中国江苏开往欧洲。

满足省内汽车企业的物流需求，为从江苏出发的中欧班列和中亚班列经路的发展注入了新的动力。

2023年3月29日，全国首列通关一体化返程专列抵达成都，装载50集装箱的进口氯化钾，重达1300吨。该列车从俄罗斯出发，在途11天。是全国首列以通关一体化方式在内陆综合保税区完成货物报关、关税缴纳等手续的专列，一体化通关模式至少节约了24小时以上的通关时间。

2023年4月8日，中欧国际铁路货运班列的首列货物列车从中国北方的天津出发，前往土耳其。一列载有约10000顶帐篷的列车已通过阿拉山口—多斯特克国境口岸，前往土耳其梅尔辛市，这批帐篷是为土耳其最近发生的地震提供的灾后救援物资。

2023年4月19日，一列装载1930.8吨浓缩苹果汁和番茄酱的中欧班列从中国阿克苏站出发，途经阿拉山口国境站，抵达莫斯科。运输时间为12天。这是首列载有新疆食品和饮料的专列，提高了新疆食品出口的竞争力。

2023年4月21日，装载陕西当地企业生产的261辆比亚迪品牌汽车的集装箱列车从中国西安开往乌兹别克斯坦塔什干。列车途经霍尔果斯—阿腾科里国境口岸，然后抵达目的地。全程耗时约20天。这是首列装载中国陕西省生产的新能源汽车的出口专列。为国内车企进入新的市场开辟了一条高效、便捷的国际物流通道。

2023年4月22日，一列装载空调、叉车和涤纶布等出口货物的中欧班列从上海闵行站出发，开往俄罗斯莫斯科。列车经过二连浩特国境站。这是从上海发出的第100列中欧班列。目前，从上海出发的铁路运输线路已开通10条，可到达俄罗斯、哈萨克斯坦、波兰、德国等亚欧29个国家。

2023年4月24日，一列装载生活必需品、衣服、鞋类、家用电器和其他货物的中欧班列从中国福建省龙岩市车站出发，越过满洲里国境站，开往俄罗斯。这是龙岩今年开行的第4趟中欧班列，也是龙岩2022年4月29日开通中欧班列以来的第11趟中欧班列。该班列共装载55个40英尺集装箱，620余吨货物，在途15天。

2023年4月30日，一列装载生活必需品的集装箱列车从中国秦皇岛发往蒙古。这是首个沿当前经路从秦皇岛出发的班列。列车经二连浩特国境站出境，8天后抵达目的地乌兰巴托。

2023年前4个月，满洲里国境站通过出入境中欧班列1542列，搭载126098标箱，较去年分别增长12.5%、7.9%。

2023年是“一带一路”倡议提出10周年，也是经满洲里的中欧班列开通10周年。国境站



驼背运输和多式联运在国际货物运输领域日益发展。

为确保通关顺畅，优化作业流程建立了协调机制。海关启动“快速通关”模式，将查验工作从车站转移到货物起运地，帮助企业大幅降低运营成本，提高列车开行指数。

2023年5月，从中国江苏省开往欧洲国家的中欧班列数量再次超过200列。江苏省共开行特快列车202列。出境109列，入境93列，同比增长26.3%，较上月的增长17.4%。2023年1-5月，从江苏开出的中欧班列和中亚班列共896列，较计划增长3.1%。值得注意的是，中亚班列开行数量为404列，占列车总数的45%。

2023年1月至5月，武汉站共处理中欧班列469列，同比增长158%。其中到达110列、发运或经过该站359列，分别增长10%和336%。据统计，从武汉开出的特快列车主要前往德国和哈萨克斯坦。主要进口商品为牛奶、葡萄酒、木材、纸浆和肥料，出口商品为汽车零部件、电子零部件和新能源汽车。

数据显示，2023年1月至6月，中欧班列（长安号）开行2619列，其中，欧洲方向开行2340列，中亚方向开行279列。

较去年同期增长46.2%。运送货物总重249.3万吨，较2022年同期增长64.1%。中国首个集装箱枢纽坐落于西安，具备3个铁路枢纽和6条线路，使中欧班列（长安号）能够为中国—欧洲经路提供服务。迄今为止，共有17条直达线路经由西安，覆盖45个国家和地区。

数据显示，2023年上半年，从中国宝鸡站向欧洲国家就发送了28列集装箱列车。其中，26列发往中亚国家。列车装载315个集装箱，总重量达7800吨。主要出口货物为机械配件、消费品和纺织品。其余两班列车发往越南。列车共出口味精达60个集装箱，总重1560吨。

据统计，截至2023年4月30日，通过霍尔果斯国境站的中欧班列共2485列，较去年同期增长14.8%。经由霍尔果斯国境站的货物量为319万吨。每天经由霍尔果斯进出境的集装箱列车数量超过20列。列车开行数量和货物运量翻了一番，部分原因是霍尔果斯不断优化中欧班列组织工作，提高换装和编组效率。

2023年5月12日，因疫情而停运三年的中欧班列（中豫号）国际冷链重新开通。首批冷冻牛肉搭乘该班列从白俄罗斯运抵郑州。值得注意的是，随着郑州冷链国际物流的重启和恢复，中国中部地区冷冻进口产品贸易中心加快形成，进一步刺激了进出口贸易的增长。

2023年5月29日，首批从俄罗斯进口的180余吨牛肉、鸡翅等肉类产品在中国西安通过检验检疫，标志着中欧班列（长安号）恢复冷链进口。该列车由俄铁、中铁和中国运输与物流公司联合推出。列车从俄罗斯契科夫发车，经多斯特克—阿拉山口国境口岸抵达西安。冷藏集装箱的最大容量为61.1立方米，最大重量为27040公斤，箱内温度可在-29℃至29℃之间调节。

仅2023年5月，中哈边境“新丝绸之路”铁路货运班列新增开行量达5903列，同比增长14.6%。阿拉山口站发送2714列，霍尔果斯站发送3189列，同比分别增长10.4%和18.4%。

说到“新丝绸之路”货运列车，中哈边境发挥着重要作用，因为欧洲和中国之间运输的大部分货物都在这里换装。霍尔果斯场站位列全国最繁忙跨境场站第一。仅2022年就处理了超7000列中欧快运班列。

阿拉山口场站曾经是最繁忙的国境站，目前正在进行扩容改造，因此列车通过量减少。目前，阿拉山口场站每天可处理列车17列，最好情况下可处理21列，预计每年通过能力可达20万标箱。这导致2023年的货物被改道至霍尔果斯国境站，特别是中国与中亚国家（哈萨克斯坦除外）之间的货物。

尽管经由霍尔果斯—阿腾科里国境口岸的货运量不断增加，但并非所有集装箱列车都开往欧洲。不少来自中国的列车被发往中亚国家。

中亚正在改变其在新丝绸之路上的角色。原本被定位为连接中欧物流过渡节点的国家，目前已成为最终目的地。不久之后，继华为之后的中国第二大5G基础设施提供商中兴通讯公司通过铁路将首批集装箱从西安发往塔什干。

2023年1月至5月，从西安开行中欧班列和中亚班列共2122列，同比增长53.4%。

货运总重为200万吨，同比增长74.1%。中欧班列共开行1899列（直达967列，返程932列）、中亚班列开行共223列（直达188列，返程35列）。仅5月份就发送了533列列车，较去年同期增长65.5%。

数据显示，仅2023年前5个月，满洲里国境站共处理集装箱列车1936列，运输货物15.94万标箱，分别较2022年同期增长10.1%和7.6%。

主要出口商品为小家电，主要进口商品为汇兑商品。满洲里站海关为中欧班列开辟了“绿色通道”，实行优先单证查验。

数据显示，2023年前5个月，合肥至欧洲的中欧班列共开行485列，较2022年同期增长24.04%。此外，2023年1月至5月期间，班列沿线新增了25个国际目的地。

2023年5月，从中国南京发出64列中欧班列，创单月开行量历史新高。2023年1月至5月累计开行193列，完成全年开行任务（320列）的60.31%，同比增长14.5%。

2023年6月3日，55车满编的中欧班列从江苏徐州货运站发往俄罗斯莫斯科。列车运行9300公里，在途18天。与以往运输普通货物不同的是，此次列车运输的是口红、冷冻烤鳗鱼、口罩等热敏性货物。列车开行标志着中欧班列（江苏号）步入冷链运输新发展阶段。

2023年6月8日，从深圳平湖南站发出首列沿深圳—莫斯科经路开往俄罗斯的中欧班列。列车经满洲里国境站出境，10天后到达莫斯科沃尔西诺站，较目前班列平均运行时间缩短三分之一，将实现每周一列常态化开行。

2023年6月14日，X8015次中欧班列从中国吴家山站发往欧洲，列车载有湖北省生产的电器、汽车零配件和日用品。列车经阿拉山口国境站抵达目的地莫斯科。目前，从武汉沿47条跨境运输线路开行的列车覆盖欧洲和亚洲40个国家、111座城市。

2023年6月16日，今年首列返程中欧班列抵达厦门东孚站。列车从俄罗斯索利卡姆斯克站出发，经二连浩特国境口岸，向中国运送约1625吨俄罗斯书写纸。从索利卡姆斯克到厦门，列车在途共20天。

2023年6月20日，泸州今年开行的第11列中欧班列从中国四川泸州发出，经阿拉山口—多斯特克国境口岸，前往俄罗斯莫斯科。运送55个40英尺集装箱，货重658.98吨。在途15天。该列车载有泸州生产的化工品，以及重庆和成都生产的日化产品和化工品。2023年，泸州每月持续稳定发出2列集装箱列车。今年前6个月发出的列车数量已超过了去年全年。

2023年6月20日，一列载有化肥的列车从白俄罗斯索利戈尔斯克发往武汉。列车经由阿腾科里—霍尔果斯口岸。这是2023年第610列发往武汉的列车。

自2023年起，武汉每天开行3-4列中欧班列。1-5月，每月从武汉始发的中欧班列达100列。货物种类逐渐增多，麸皮颗粒、大豆、亚麻籽、化肥等农作物产品和烟草制品成为新的出口商品。

2023年6月21日，X8015次集装箱列车从中国武汉吴家山站驶出，开往欧洲。该快运班列是2023年从武汉始发的第611列中欧班列。在不到半年的时间里，武汉始发的班列运量已超过去年全年运量，在全国中欧班列中排名第三。目前，从武汉始发的中欧班列有48条物流通道，覆盖40个国家、112座城市。

2023年6月23日，首列俄罗斯板材进口专列从俄罗斯伊尔库斯克发往满洲里国境站。该专列由64个40英尺集装箱组成，载有3500m<sup>3</sup>俄罗斯板材。在满洲里站换装检查后，发往目的地成都。

2023年6月23日，装载机械零配件、居家建材、日用化工品等货物的75062次中欧班列从中国京唐站驶出，经满洲里国境站发往俄罗斯。

6个月内，京唐站已累计开行中欧班列3列（运送货物163车、175标箱）。

2023年6月26日，1289次中欧班列通过二连浩特国境站。因此，今年二连浩特站处理的列车数量达1500列，同比增长21.2%。该站是中国制造货物出口的重要铁路枢纽。目前共有68条中欧班列线路经由二连浩特，覆盖约10个欧洲和亚洲国家和60个地区。此外，自2023年起，二连浩特站开通了中欧班列“绿色通道”，提高了通关速度。

2023年6月26日，一列载有进口化肥的中欧铁路快运列车抵达绥芬河国境站。货物首先经过检查，然后从1520毫米轨距换装至1435毫米轨距。列车从白俄罗斯卡里四站出发，前往中国成都。截至6月底，绥芬河站共处理集装箱列车388列，运输货物3.88万标箱，分别较去年同期增长7%和14%。

值得注意的是，成都的国际运输量占四川省的78.5%。2023年1月至6月，从成都发出的集装箱列车达1436列，同比增长68.9%。

2023年6月27日，首列返程列车从德国杜伊斯堡开往中国西安。7月9日列车抵达西安，在途11.5天。该列车装载42个集装箱，运输的货物主要为汽车零件、高精电子仪器、品牌化妆品以及德国啤酒。列车途经波兰、白俄罗斯、俄罗斯、哈萨克斯坦，从阿拉山口国境站进入中国。

2023年6月28日，一列载有汽车配件、机械设备、生活日用品的中欧班列从中国石家庄发往俄罗斯莫斯科。目前，石家庄国际陆港已累计开行中欧班列1161列，运输货物超110万吨。石家庄开行列车数量逐年递增，从2018至2019年的不足30列，到2020年突破100列、2021年212列，再到2022年506列。

2023年6月28日，中欧班列从中国柳州发出，经满洲里国境站开往俄罗斯沃尔西诺。列车载有64台装载机、平地机、压路机、挖掘机等重型机械。至此，柳州重型机械跨境直通中欧班列自2021年首列开行以来，共出口机械1500台以上，发货总量突破2万吨。柳州是广西壮族自治区最大的工业城市，占全区工业总产值的四分之一。主要专业生产汽车、机械制造和炼钢。近年来，柳州大型企业的出口需求明显增长。

2023年6月29日，首列装载鞋类和轻工产品的中欧班列从中国温州乐清发往俄罗斯。列车运送40标箱货物，重304吨。列车首先通过温州海关，后前往换装至，然后经阿拉山口国境站出境，21天后抵达俄罗斯。值得注意的是，这是首列经由乐清海关的出口列车。

2023年6月29日，一列满载55车未漂白硫酸盐针叶木浆的中欧班列成功抵达中国示范区多式联运中心。列车共运送货物110标箱，重1300吨。列车从俄罗斯阿尔汉格尔斯克州车站发出，经绥芬河国境站开往中国青岛，在途19天。

2023年6月30日，首列中欧班列从中国郑州发往俄罗斯圣彼得堡。列车装载的出口货物包括白色层压纸板、轮胎、用于生产工作服的涤纶短纤维线和不锈钢管。根据计划，该特快列车将沿郑州—圣彼得堡经路每月开行2-3次。

2023年6月30日，112件博速汽车配件从德国发往中国重庆。经开箱查验后，转入铁路保税物流中心保税仓储，后销往华东、华南地区。值得注意的是，该趟列车标志着博速首个内陆汽车零部件保税分拨中心已正式投入运营。

2023年6月30日，首列集装箱列车沿中国长春—俄罗斯莫斯科经路发出。列车载有汽车零部件、机械制造零部件、轻工产品和纺织品等货物。共运送货物110标箱。在途15天。

2023年上半年，中国济南站开行中欧班列510列。列车共运送货物50万吨，分别同比增长120%和110%。值得注意的是，今年上半年，该地区中欧间运量已超额完成目标。目前，中铁与济南20家企业达成合作意向，每月铁路运输需求约650标箱。

数据显示，2023年上半年，中国江苏站共开行中欧班列1095列，同比增长7.8%。返程快运列车数量增长超过20%。至此，该省中欧班列开行数量完成年度目标的54.8%。

2023年上半年，广州增城西站累计开行中欧班列183列，同比增长31.7%。增城西站发出

170列，接收返程列车13列。货物运量总计17996标箱，同比增长51%。

2023年1-6月，从中国苏州发往欧洲国家的中欧班列达225列，运送40英尺集装箱9233个，重17.95万吨。较去年同期分别增长3.11%，16.36%，28.77%和19.14%。值得注意的是，9233个40英尺集装箱中，江苏省内货物5440个

(58.92%)，苏州产货物4173个(45.19%)。

2023年上半年，沿南京（中国）—明斯克（白俄罗斯）和海安（中国）—琅勃拉邦（老挝）经路开通了集装箱快运班列。

西安—杜伊斯堡经路运量大幅增长。中铁将沿该经路开行的中欧班列从每周一次增加到两次。此外，新增了到波兰罗兹的车次，大大缩短了中国—欧洲经路的过境运输时间。

成都/重庆—欧洲国家经路的中欧班列开行量居全国首位。1-6月累计开行2732列，同比增长29.6%，运输货物超22万标箱，同比增长24%。

2023年7月1日，X8155次中欧班列从中国西安国际列车站出发，开往德国杜伊斯堡。该列车由55个集装箱组成，载有LED屏幕、电源和电子控制单元。自7月1日起，从西安发往杜伊斯堡的列车从每周一列增至每周两列。现在，将固定在每周三和周六发车。

2023年7月3日，中亚班列从中国烟台站发往哈萨克斯坦。该列车载有51个集装箱的轮胎和研磨球等货物。值得一提的是，这是烟台站开行的第350列车。烟台首列中亚班列于2019年5月开行。烟台成为了山东省首个连接中亚、东南亚国家、俄罗斯、白俄罗斯和欧洲的城市。从莫斯科开往郑州的首趟返程中欧班列抵达。

2023年7月6日，首列返程列车从俄罗斯发往中国郑州上街东站。该列车自俄罗斯伊尼亚东站发车，装载55个40英尺集装箱，运输的货物为板材。货物抵达后，将运往附近地区进一步利用。全程共行驶4864公里，在途11天。

2023年7月7日，一列装载51个集装箱服装、轮胎、健身器材、螺丝钉和其他货物的列车从中国山东省临沂市朱保站开往哈萨克斯坦，途经阿拉山口—多斯特克国境口岸。数据显示，截至2023年6月30日，今年从临沂发出的中欧班列达95列，同比增长50.8%。共运输货物10152标箱，同比增长69.8%。6个月内，临沂处理了56列回程列车和6914标箱的货物。同比增长分别为86.7%和106.3%。

2023年7月10日，首列从俄罗斯莫斯科开出的热载体货物快运列车抵达中国青白江区成都国际陆港。该冷链列车向中国进口了31个集装箱的肉类，总重量约830吨，以及5个集装箱的冰淇淋。该经路的这列车是2023年首列冷链专列。

自2023年以来，成都在热载货物列车服务方面一直处于领先地位，已为24列装载1000吨货物的到发列车提供服务。

2023年7月11日，2021次列车从霍尔果斯国境站发往白俄罗斯科利亚季奇站。列车运送日用百货、服装、机械配件等货物共55集装箱。这是今年霍尔果斯国境站处理的第4091列中欧班列，通行数量较去年提前22天突破4000列。值得注意的是，2023年上半年，共计3864列中



利用铁路运输开展的国际运邮既有经路

欧班列和中亚班列途径霍尔果斯，过货量达528.3万吨，分别同比增长16.8%和30.4%。

2023年7月11日，首列中欧快运列车从中国呼和浩特沙良物流园区发出。列车经二连浩特国境站出境，途经蒙古，到达俄罗斯别雷拉斯特站。列车运输中国奇瑞牌汽车165辆，共55个集装箱。全程7453公里，在途16天。这是呼和浩特综合保税区开行的首列快运列车。至此，呼和浩特成为了集装箱列车发运新中心，并将促进中国货物出口的发展。



铁组范围内固定开行的集装箱班列线路逐年增加

2023年7月14日，中欧班列（闽都号）从中国福州江阴站出发。共搭载55节车厢。快运列车经满洲里国境站出境，发往俄罗斯的一个煤炭站。中欧班列（闽都号）于一年前开通。至今已开行17列，累计出口货物1508标箱。列车运输的货物种类繁多，包括茶叶、儿童用品、家居用品、电器、工程产品、汽车配件等。

2023年7月18日，一列装载太阳能电池板、印刷电路板和风车支架等货物的中欧班列从中国郑州发往德国汉堡。10年前的这一天，首列中欧班列“中裕快运”也从郑州发往德国汉堡。在中欧班列（中裕号）运营的十年间，班列开行数量呈高速增长态势——班列数量从每月1列增加到200列，时速也从80公里提高到120公里。

2023年7月20日，一列中欧班列从霍尔果斯国境站开往波兰马拉舍维采站。列车载有工业设备、电器配件和消费品等货物。这是今年从中国新疆站始发的第8000列中欧、中亚班列。

2023年7月25日，一列装载165辆本地制造汽车的中欧班列从中国重庆发往欧洲国家。14天后，列车抵达欧洲。与海运相比，该列车运输汽车的速度快了一倍。据统计，2023年上半年，重庆出口汽车17.2万辆，分别同比增长21.9%和51.2%。值得注意的是，6139辆出口汽车为电动汽车。新能源汽车出口量分别同比增长131.3%和190.1%。

2023年7月28日，今年第3列中欧班列（邯鄹号）开通。列车从中国武汉火车站发往俄罗斯莫斯科，途经二连浩特国境站，在途15天。列车运送货物达30标箱。货物的主要品类为汽车零部件、机械制造部件和消费品。

2023年7月29日，中欧班列从中国义乌发往西班牙马德里。至此，义乌站在2023年期间服务了1044列集装箱列车，约为每天5列，同比增长14.7%。这是第10000列中欧班列。共运输货物108.3万标箱，较去年同期增长27%。因此，今年中铁较去年提前22天发出了10000列集装箱列车。

2023年8月2日，一列集装箱列车从中国厦门发往乌兹别克斯坦。列车装载货物达110标箱，其中包括婴儿尿布和柴油发电机。这标志着从厦门发出的中欧班列和中亚班列出口货物超过10万标箱。值得注意的是，截至目前，从厦门发出的集装箱列车达1213列。主要货物品类为电器、工程产品、消费品和生物制药，以及新能源汽车。

2023年8月5日，X9235次快运列车从中国中鼎物流园发往中亚国家。该列车载有77个集装箱的陶瓷器、汽车轮胎、管道配件和玻璃器皿，总重约1814吨。列车经由霍尔果斯—阿腾

科里国境口岸，12天后抵达哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦和塔吉克斯坦。这是中国山西省运营的第700列快运列车。目前，有10条国际物流经路途经山西，覆盖40座城市和13个国家。

2023年8月5日，一列满载汽车配件、服装、日用百货等货物的中欧班列从西安国际港站发往波兰马拉舍维奇。这标志着今年经阿拉山口口岸出境的中欧班列较去年提前25天突破4000列。截至目前，经阿拉山口站通行的中欧班列经路累计达109条，覆盖中国25个城市和地区，通达德国、波兰等21个国家，搭载的货物涉及汽车及配件、棉花、木材等200余种。

2023年8月6日，中欧班列从中国天津发出，车上载有110个集装箱的食品、生活必需品和工程零部件。这是2023年从天津开往欧洲的第400列车。今年是天津开行集装箱列车十周年。

2023年8月7日，在2023年世界大学生运动会闭幕式前夕，中欧班列从中国四川青白江市自贸试验区发往2025年世界大学生运动会的下一个举办地—德国莱茵-鲁尔。该列车载有液晶显示器、连接器、汽车零部件和消费品。值得注意的是，莱茵-鲁尔地区是连接中国—欧洲—杜伊斯堡集装箱列车最重要的物流中心之一。

2023年8月21日，中欧班列从中国西安发往德国杜伊斯堡。至此，西安发出的列车较去年提前10天突破了2023年的10000列。值得注意的是，从重庆发出的中欧班列早在7月份就达到了这一数字。中铁正在积极扩大经路数量。2023年开通了从绵阳出发的列车，从长沙出发的快运列车开始前往拉脱维亚，中欧班列（长安号）开发了跨里海和黑海经路。物流线路的起点既有青岛、厦门等沿海城市，也有重庆、西安等内陆城市。列车的终点不仅包括荷兰蒂尔堡和德国杜伊斯堡等发达物流中心，还包括波兰罗兹和俄罗斯车里雅宾斯克等发展中物流中心。

2023年8月22日，中欧班列（兰溪号）从中国浙江省金华发往俄罗斯。列车载有婴儿车和纺织品等货物，20天后抵达莫斯科。

2017年8月31日，金华开行了首列集装箱列车。截至目前，已累计开行快运班列2500列，运送货物超20.4万标箱。最大编组辆数和牵引质量分别提高到55辆、3000吨，较班列开行初期分别提升34%、50%。目前班列经路增加至22条，运输货物品类超10000种。

2023年8月24日，一列装载51个集装箱的生活必需品、织物和工程部件的集装箱列车，经由霍尔果斯国境站开往白俄罗斯科利亚季奇站。该列车是霍尔果斯站今年开行的第5000列中欧（中亚）班列。霍尔果斯站较去年提前26天突破5000列。

霍尔果斯的通过能力持续增长，例如，2023年1月至8月的月通过量不低于600列车。目前，该口岸每天处理21个班次。

8月25日，首列中欧班列从中国徐州淮海配送中心发往俄罗斯叶卡捷琳堡。该列车装载110个集装箱，其中76个运自中国无锡。主要出口产品为无锡小天鹅电器有限公司的电器、纺织品和服装，以及消费品。

2023年8月25日，首列X8195次中欧班列从中国沈阳蒲河物流中心出发，途经同江国境站，开往俄罗斯埃列克特鲁格里站。该列车载有55个集装箱，165辆马自达汽车。据统计，2023年1-7月，沈阳共处理列车479列，其中，发运186列，接收293列，分别同比增长25.1%、61%和39%。

2023年8月26日，首列X9216/5次集装箱列车从中国金华发往乌兹别克斯坦。该列车载有100台装有光伏板的DFE，用于在谢拉巴德建造一座500兆瓦的光伏电站。在金华通过海关检查后，列车开往乌兹别克斯坦首都塔什干。值得注意的是，这是首列从金东成功发出的特快专列。

2023年8月26日，中欧班列从中国泸州站发往俄罗斯。该列车载有55个40英尺集装箱，装载重庆的扫雪机、四川的二氧化碳弧焊机和浙江的液晶电视，总重678.57吨。列车经由阿拉山口口岸出境，然后开往俄罗斯。该快运列车是2023年从泸州发出的第15列车。

2023年1月至8月，中国—欧洲国家、独联体和中亚方向集装箱列车共运送汽车6.4万辆，

是去年同期的约36.7倍。数据显示，2023年前8个月，从中国合肥发往欧洲的集装箱列车共计684列，同比增长23%。自2014年正式开通以来，共开行3500列，运输货物28万标箱。

2023年9月19日，由55辆车组成的8103次中欧班列从中国沈阳发出，载货1130吨。特快列车经由满洲里放行站开往欧洲。这是该集装中心投入运营以来发出的第254列货物列车。截至目前，从沈阳发运的货物已发往20多个国家和国内外140多座城市，并吸引了10多家物流和贸易公司。

2023年9月21日，为第六届中国国际进口商品和服务展览会（CIIE2023）装载货物的首列集装箱快运列车从德国杜伊斯堡出发。列车经由多斯特克—阿拉山口国境口岸抵达上海。在途16天。2023年，CIIE2023专列增加到三列。这样就能确保欧洲和亚洲的展品源源不断地运抵展会现场。

2023年9月29日，X8202次中欧班列从中国郑州莆田站出发，经二连浩特国境站开往德国汉堡。列车载有医疗设备、汽车零部件、儿童玩具、食品、家具和家用电器。自首列往返郑州的中欧班列开行以来，已累计发送列车8426列，运输货物73万标箱。其中，郑州发运列车4358列，运送货物40万标箱；回程班列4068列，运送货物33万标箱。累计运送货物754万吨。

2023年9月30日，X9017次中欧班列从中国浙江金华发往哈萨克斯坦，列车载有110标箱的货物（茶叶、智能家电、服装、汽车配件和其他货物）。数据显示，2023年前三季度，中国浙江省共发出中欧班列1978列，运送货物超162594标箱，同比增长17.6%。截至目前，起始于浙江的经路已增至22条，覆盖50多个国家和160多座城市。

2023年12月8日，载有新能源汽车的中欧班列从重庆团杰村站发出。这是12月第19列运载此类产品的专列。整个上个月（11月），发运了136辆货车。如今，该站是一级车站，也是重要的物流中心。

2023年12月14日，一列装载110辆新能源汽车的中欧班列从中国天津东江自由贸易港区发往俄罗斯。列车经由中国二连浩特站开往莫斯科克列斯特站。这是首列从天津发往欧洲方向的中国电动汽车专列。

2023年12月23日，中国河南省郑州市机场附近开始建设新的中欧班列货物整合中心。建



铁组货物运输专门委员会年度例会参会人员（2023年10月10-13日，华沙，铁组委员会）

成后，该场站将能每年处理5000列中欧班列。

2023年从中国重庆和成都开行中欧班列和中亚班列超5300列，运送货物43万标箱。目前，重庆和成都发出的集装箱列车，其运行经路覆盖欧洲和中亚110座城市。作为铁路运输的一部分，运送了包括电子产品、机械设备、汽车机器配件、药品和医药器械在内的数千种货物。

2023年，从西安发出的中欧班列数量首次突破5000列大关，一年内达到5139列，较去年同期增长15.6%。自2013年西安发往欧洲的首列中欧班列开行以来，共开行了21193列车。

2023年，从中国浙江省义乌市发出的中欧班列运输了超过18.8万标箱。

2023年，中欧（中亚）班列（上海号）往返100次，运送货物总重约9.14万吨，运输超过10000标箱。

2023年12月29日，沿中国—乌兹别克斯坦方向开行的中欧班列（上海号）经由霍尔果斯国境站，将太阳能跟踪器部件运送到塔什干。

目前，中欧班列（上海号）服务于通往欧洲、俄罗斯和中亚国家的经路，连接80多个城市。已成为连接上海与欧亚大陆的重要物流通道。

2023年全年，1059列集装箱列车从中国首都地区（北京、天津、合肥）开行中欧班列和中亚班列共1059列。

2014年，安徽省合肥市首次开行中欧班列。直至2023年，往返该地区的列车共开行3700列，在铁路和联合运输框架下共计运送货物超28万标箱。目前，从合肥发出的列车，其运行经路覆盖世界上18个国家131座城市。

截至目前，从大湾区（广东、香港、澳门）及其相反方向开行国际集装箱列车共计3000列。2023年全年，开行中欧班列909列，运送9.97万标箱。

2023年，经由中哈边境阿拉山口国境站开行中欧班列6635列，运输68.7万标箱（分别增长6.8%和17.7%）。

为确保中国—欧盟国家方向的集装箱列车快速通关，阿拉山口国境站海关力求提供精准服务，提前研究和吸收通关方案，及时为企业提供业务咨询、问答等服务，引导企业规范申报，不断深化：海关和铁路企业之间的第三方沟通，实时跟踪有关列车的信息，并确保列车通过“按需，按需检查和应客户需求”这三个方向的工作。与此同时，实施了一系列简化通关的措施，如合并舱单和“铁路快件”，建立了与原产国海关的点对点联系和合作机制，及时解决铁路报关、检查、跟踪监管等复杂通关问题，还将不断提高监管意识和简化程序。

2023年，阿拉山口国境站海关继续提高对其服务的认识，并为17条新航线提供监管服务。

与此同时，显着提高了铁路运输效率，确保了中欧班列开行数量的稳步增长，并持续增长。

目前，115列中欧班列经由阿拉山口国境站开往德国、波兰、比利时等25个国家，运送200多种商品。目前，该站平均每天处理17列车。

截至2023年底，7762列中欧班列和中亚班列通过中哈边境的霍尔果斯国境站，较2022年增长9.8%。自2016年上述经路首次开通以来，截至2023年，已有32000列货运列车通过霍尔果斯国境站。其最终目的地是欧洲和中亚18个国家的45座城市。目前，霍尔果斯国境站出口了200多类货物，截至2023年底，已处理1090万吨过境货物，确保了运输的顺利组织。

截至2023年底，共有3118列中欧班列通过中蒙边境的二连浩特国境站（较2022年增长32.2%）。自2013年首列集装箱列车开行以来，已经超过3000列。

二连浩特国境站成为了中国—蒙古—俄罗斯经济走廊及中欧班列的关键枢纽。自2023年起，经由二连浩特国境站的中欧班列数量不断增加。

根据中铁的信息，2023年，中欧班列共计开行17523列，运送货物190.2万标箱（较去年同期分别增长6%和18%）。其中，中国—欧洲方向发运列车9343列，运送货物101.1万标箱，欧洲—中国方向发运列车8180列，运送货物89.09万标箱。

目前，中铁已将五条中欧铁路线路纳入全程时刻表，每周定期运行。其中三条为西行线路，其余两条为东行线路。目前，全程时刻表列车服务可在两周内完成中国与欧洲之间的货物运输。

据中铁介绍，目前已开行80列固定时刻列车。每周三和周六出发的全程时刻表班列由西安发出，终点为德国杜伊斯堡，运输时间约为12.5昼夜。西行的第三条线路从成都出发，直达波兰城市罗兹，每周六发车，在途约11.5昼夜。

东行班列中，每周二从杜伊斯堡发运一列，每周四从罗兹发运一列。运输时间略快于西行班列，在途约11.5昼夜。

全程时刻表班列是2022年10月首次推出的概念，它使中欧班列按固定时刻表运行成为可能。首列全程时刻表列车连接了西安和杜伊斯堡，交付时间少于10天，创下了纪录。2023年6月，中铁与德国公司合作开行了首列东行固定时刻列车，在途12.3天。随着越来越多固定时刻表列车开行，丝绸之路列车有望更及时地运送更多货物。

中欧班列和中亚班列已将中国与11个亚洲国家的100多座城市以及25个欧洲国家的217座城市连接起来。

与海运相比，上述班列将中国与欧洲国家之间的运输时间缩短了20多天。在过去的10年里，已经开行了约8.1万列货运列车，行程超过7亿公里。运量达760万标箱。

根据拉铁的信息，2023年，拉脱维亚铁路网的集装箱运量为88标箱（里加快运集装箱列车），ZUBR多式联运列车的集装箱运量为2541标箱。

根据2023年工作结果，蒙铁3033列集装箱列车经蒙古运送集装箱373320标箱。其中包括中国—欧洲方向终到科里亚季奇、若季诺（白俄罗斯）站以及其他方向的中转集装箱列车：

- 从中国到俄罗斯和欧洲（单向）——195605标箱；
- 从俄罗斯和欧洲到中国（单向）——177715标箱。

2023年，以吨为单位的集装箱货物运输计划的完成率是去年的110.9%。

波兰是从中国开往欧盟国家的集装箱列车的关键“入境点”。

中国—欧洲国家方向90%以上的列车过境或开往波兰。因此，过境货运列车的开行增加了通过马拉舍维奇国境站（波铁）的通行数量。目前，同名车站的场站每天处理多达120个集装箱的中国货物，可以一次性放置1800个集装箱。此外，2023年11月15日，位于波兰罗兹郊区的卡尔什尼采（Karsznice）铁路物流中心投入运营。

根据波兰基础设施部的信息，2023年，波铁（货运）代表客户运营了下列新经路：

- 梅迪卡—不来梅哈芬凯泽尔哈芬；
- 梅迪卡—德拉乌吉斯捷（乌奥斯塔斯）；
- 梅迪卡—格但斯克港波利诺奇内（工程站）；
- 梅迪卡—格但斯克北部DCT码头（运价场站）；
- 梅迪卡—格丁尼亚港-ZMPG-BCT场站（运价站）；
- 梅迪卡—汉堡Eurokombi集装箱场站；
- 梅迪卡—帕多瓦物流港；
- 梅迪卡—罗斯托克泽哈芬；
- 梅迪卡—什切青中央港（换乘站）；
- 不来梅哈芬凯泽尔哈芬—梅迪卡；
- 德拉乌吉斯捷（乌奥斯塔斯）—梅迪卡；
- 格但斯克港波利诺奇内（工程站）—梅迪卡；
- 格但斯克港波利诺奇内DCT场站—梅迪卡；
- 格但斯克港波利诺奇内ZMPG（场站）—梅迪卡；

——格但斯克扎斯帕托瓦罗瓦—ZMPG（运价站）—梅迪卡；

——格丁尼亚港（工程枢纽站）—梅迪卡；

——格丁尼亚港—GCT（运价站）—梅迪卡；

——格丁尼亚港—ZMPG（运价站）—梅迪卡；

——格丁尼亚港—ZMPG—BCT（运价站）—梅迪卡；

——汉堡Eurokombi集装箱场站—梅迪卡；

——克莱佩达出口站—梅迪卡；

——什切青中央港（枢纽站）—梅迪卡；

——梅迪卡—帕多瓦；

——格利维采—波代诺内；

——克列德基—森德；

——波德连热—兰巴赫（用联运车辆运输，但货物装载至卡车）；

——梅迪卡（德国）—罗斯托夫；

——多罗胡斯克—罗斯托夫；

——梅迪卡（德国）—格利维采；

——拉多姆斯科—梅迪卡（德国）；

——多罗胡斯克—格丁尼亚；

——格但斯克—多罗胡斯克。

作为最可靠和最有效的货物运输方式，集装箱运输在俄铁的物流运输发展中发挥重要作用。

截至2023年，集装箱运送数量创历史新高，超740万标箱，较去年同期增长14.1%，增运91.7万标箱。

集装箱运输各个方向实际呈积极态势：

——俄罗斯国内：增长18.1%，增运46.1万标箱（运送300.64万标箱）；

——出口：增长10.3%，增运15.5万标箱（运送166.03万标箱）；

——进口：增长18.6%，增运30.3万标箱（运送192.82万标箱）；

——过境（不包括从欧洲沿新物流示意图到中国交付的空箱）：减少0.2%，减运0.2万标箱（运送84.37万T标箱）。

2023年，通过集装箱列车运送506.6万标箱，较去年同期增长16.2%，增运70.5万标箱。

直达运输占比68.1%，较去年增长1.2%。重箱直达运输占比79.4%（运送431.56万标箱），较去年增长1.2%。

2022-2023年货运列车运行图为集装箱列车铺划了5200多个方向的运行班次，其中，沿251的方向开行国际集装箱列车。

2023年，路网车站编组和开行3.18万列集装箱列车，较去年绝对增长11.3%，增加0.32万列。

2023年，沿路网共开行超40000列集装箱列车（包括过境运输）。

继续发展钾肥集装箱运输。2023年开行钾肥集装箱列车995列（较2022年增长49%，运送



铁组加入企业和跨里海国际运输走廊国际协会代表参加铁组货物运输专门委员会年度例会（2023年10月10-13日，华沙，铁组委员会）

超12.3万标箱)。

2023年7月28日，于2022年10月开放的下列宁斯阔耶—同江铁路大桥通过了首列来自中国的集装箱列车。

2023年，经下列宁斯阔耶铁路口岸运送出口货物超1700标箱。

2023年9月，经该国境口岸向中国发运出口集装箱列车。2023年，沿该方向发运集装箱列车共计14列，运送货物约1700标箱。



货车规则协约方费率计算工作组会议参会人员 (2023年5月10-11日, 铁组委员会)

2023年，继续与边境和海关部门合作，简化中国、蒙古国境口岸及远东港口跨境手续。

其中，采用国际货协运单经俄铁远东铁路局国境口岸办理到中国的散装货物（煤、矿石）出口铁路直通联运时，无需复制纸质运单，可以电子形式办理，这缩短了铁路随附单据的处理时间，且无需提供纸质单据。协同俄罗斯海关总署组织取消在货物交付地点对从铁路口岸到海关物流中心的集装箱货物的海关检查。落实用敞车运输从远东港口出口集装箱货物的手续，提高了港口本身及港口通路的处理能力，减少了运输车辆空车运行。

2022年12月，为铁路机车车辆运营商推出一项服务，为其提供关于货运车辆铁路到站附近货运车辆装载能力的信息。运营商以订阅（通知）形式获取提供的关于卸车铁路站附近车辆装载能力（客户/货主/发货人的潜在货运基地）的信息。利用俄铁现有软件，将客户工作数据、潜在和现有客户/货主/发货人搜索的信息都提供给运营商。随后俄铁区域运输服务中心的工作人员会协调客户/货主/发货人和运营商之间商定运输方式的成本。

对俄铁而言，新服务拓宽了服务范围，减少了货运车辆空车运行，提高了铁路机车车辆使用效率，为客户/货主/发货人降低了所供运输方案的成本，从基本运输服务和附加服务中获得了额外收入。对运营商来说，优化了寻找货运基地的自方财务和时间成本，结合提供的关于货运车辆卸货站附近货主/发货人当前装载能力的信息，减少了空车运行。根据铁路机车车辆运营组织工作中得出的经济和技术数据，确定了潜在货运基地330公里的最佳搜索范围。

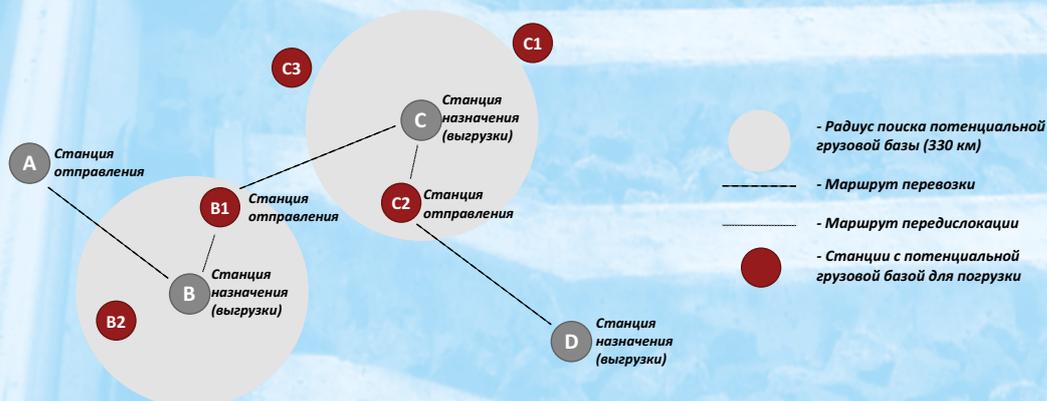


图1.提供信息服务的算法

为了高效使用俄铁的场站—仓库场地，在南乌拉尔区域优质运输服务中心的参与下，西伯利亚区域优质运输服务中心的工作人员形成了“俄铁俄罗斯进口”项目的想法。该项目计划在俄铁克麦罗沃编组站的货运场站开设海关仓库，从而可以根据海关法，在不缴纳关税和费用的情况下贮存货物，直至货物售出。

据乌（兹）铁信息，2023年进出口和过境集装箱货物运量为222602标箱，其中，进口135692标箱，出口74654标箱，过境12256标箱。

2023年，乌（兹）铁路网国际联运集装箱列车数量达737列，其中，156列发往俄罗斯，386列发往中国，190列发往哈萨克斯坦，5列发往欧洲国家。

铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司沿中国—欧洲—中国方向开发了过境俄罗斯、哈萨克斯坦和白俄罗斯的过境集装箱服务。2023年，欧亚铁路物流股份公司通过过境运输服务运送了211122标箱。需求量最大的货物仍然是设备、家用电器、纸张和纸板以及新能源轿车。

在公司提供的服务中，从中国到俄罗斯和白俄罗斯的进口货物仍是重点，其数量约为13万标箱，增长180%。

公司努力将现代数字化原则融入其运营中。2023年，各股东协调行动，确保全线高速运输，最大限度地减少技术延误，使列车速度较2022年提高了10%。

在欧亚铁路物流股份公司和合作伙伴的服务框架内，进行了首次使用电子施封的试点运输。

欧亚铁路物流股份公司协同哈铁快运股份公司继续开发中国到俄罗斯的铁路集装箱联合运输服务。

值得注意的是，哈萨克斯坦多斯特克—莫因特路段正在改建，因此限制了多斯特克/叶利玛伊/奥津基/卡尼萨伊过境经路主要通路的通过能力，欧亚铁路物流股份公司协同哈铁快运股份公司开展了一系列准备活动，成功组织了敞车集装箱试运输，在哈萨克斯坦索罗科瓦亚站和俄罗斯福尔马切沃将机车车辆更换为平车。索罗科瓦亚站的机车车辆更换工作于4月末开始，且定期开展，尽管沿途有额外作业，过境运输时间依旧良好（平均不超过8-9天）。2023年6月起，由于哈铁路网平车空车运行存在问题，开始组织从阿腾科里站到莫斯科铁路枢纽站的敞车集装箱运输，在索罗科瓦亚站将机车车辆更换为平车。

由于客户对从中国经哈萨克斯坦共和国到俄罗斯的运输需求上涨，欧亚铁路物流股份公司迅速拓宽了向下列俄罗斯车站提供进口货物运输服务的范围：巴扎伊哈、阿尼索夫卡、阿帕拉特纳亚、新西伯利亚东、科斯塔里哈、叶卡捷琳堡货站、车里雅宾斯克货站、科利佐沃、巴塔列伊纳亚、沃斯塔尼耶、切尔尼科夫卡、克鲁格洛耶-波列、吉洪诺沃、马格尼托戈尔斯克、下卡姆斯克等。

铁路运输还有一个相当重要的发展因素是货物运到速度。欧亚铁路物流股份公司与合作伙伴一同落实了按直通时刻表开行的中欧间过境集装箱列车通行试验项目，确保了可预测的运到期限，为客户提供了可靠的交付经路。中国已有4个省份加入这一倡议。欧洲国家也对该项目的试验阶段给予积极评价，越来越多的运输代理企业想加入其中。

为了提高国际联运集装箱货物运量，2023年，铁组加入企业集装箱运输公司推出了一系列新服务。其中最值得注意的是以下内容。

自2023年5月起，开通了中国大连港到俄罗斯远东地区港口的定期直达航线。该公司保障了从中国所有主要港口（包括上海、宁波、天津、太仓、厦门、日照）发运的货物的交付。集装箱换装后经由铁路运送至收货人手中。最热门的方向是莫斯科、圣彼得堡、叶卡捷琳堡、新西伯利亚、顿河畔罗斯托夫、阿拉木图、明斯克。

2023年，集装箱运输公司还就发展从中国大城市经陆路国境口岸到俄罗斯的运输开展了大规模工作。该服务专为重视货物运到速度的出口商设计。列车每周至少开行1列。从中国经陆路国境口岸到俄罗斯的过境运输运到时间平均为20-25天，较Deep Sea经路运输速度提高

近一倍。特别是今年6月，该公司中国企业合作开行了从广州经后贝加尔到沃尔西诺的快速列车。8月，开启了从中国沈阳经绥芬河—格罗迭科沃（沿海）到谢利亚季诺站的运输。运送的主要货物是中国产轿车。每周还有一列从深圳站经后贝加尔到沃尔西诺的列车。

据铁组加入企业远东航运集团（FESCO）信息，2023年集装箱运量为72.7万标箱，较去年增长18%。

FESCO运输集团开发了经后贝加尔—满洲里、纳乌什基—苏赫巴

托、多斯特克—阿腾科里主要国境口岸的集装箱运输，组织了从符拉迪沃斯托克港到塔什干和阿拉木图的定期铁路服务，还有可能组织从圣彼得堡、明斯克和新西伯利亚的列车。

在公司众多服务中，可重点关注“FESCO Asia Landborder Train”服务，该服务沿下列线路开行集装箱列车：合肥—莫斯科、青岛—莫斯科、广州—莫斯科、西安—莫斯科、上海—莫斯科。此外，还有跨西伯利亚服务（TSR）和横贯中国铁路服务（TCR），上述两项服务经中国开行过境列车。此外，还沿符拉迪沃斯托克—阿拉木图和符拉迪沃斯托克—科斯塔奈经路开行了快速集装箱列车。

在组织集装箱运输时，铁组成员国铁路特别关注**发展和组织国际联运集装箱运邮**。

以前，国际邮政包裹是通过航空和陆路运送的。铁路运输不仅可以降低运输成本，还可以通过集装箱门到门运送货物，从而消除物流供应链中额外的货运作业和中间环节。

值得注意的是，组织铁路集装箱运邮及其作为国际供应的可靠途径，能够确保中欧间邮政包裹不间断运送，这一战略意义是十分重要的。

铁组成员国铁路就沿不同国际经路组织铁路运邮开展了工作。

重庆、义乌、郑州、东莞、武汉是中国—欧洲国家方向集装箱邮政班列组建的主要城市。列车自中国出发，过境哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯，之后到达波兰及其他欧洲国家。

2020年至2023年期间，超2100个邮政集装箱从中国发出，运送至欧洲30多个国家（英国、德国、西班牙、意大利、荷兰、波兰、斯洛伐克、法国、捷克、瑞士）。

2023年，白铁继续组织运输，在科里亚季奇集装箱场站处理来自中国的国际邮政包裹。2023年，场站处理了40集装箱国际邮政包裹。

2023年2月23日，一列在成都国际邮件互换局编组的中欧班列从成都驶出。所载货物包括10.6吨的必需品、食品、配件和其他产品。载有上述货物的列车，途经霍尔果斯—阿腾科里国境口岸，过境哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯，16昼夜后抵达马拉舍维奇站（波兰）。

2023年4月26日，一列邮政列车自中国成都发往法国，在途15昼夜。

这也是法国邮政公司首次通过铁路运输远距离运送邮政包裹。集装箱列车满载小家电、服装和电子产品。后续计划沿该经路定期开行列车，不少于每月2列。

2023年8月10日，跨境电商中欧班列从成都发运。

列车开往马拉舍维奇站，12天后抵达波兰。列车运载超1000个手机零部件、生活必需品和其他小件货物。

值得注意的是，首列中国—欧洲国家之间的跨境商贸班列于2021年6月发出。

2023年8月24日，首列邮政特快列车从中国成都发往俄罗斯。



货车规则协约方授权代表关于完善货车规则协约、修订和补充货车规则、修订国际联运货车和转向架使用费费率、识别共用货车身份以便对其统计会议主持人（2023年6月19-22日，铁组委员会）

列车途径霍尔果斯—阿腾科里国境口岸，后发往莫斯科。值得注意的是，这是首列从中国向俄罗斯运送邮政包裹的列车。邮政班列的定期发送改善了中俄间的联通，也将扩大邮包运送国际物流能力。

2023年8月31日，第2列从中国到俄罗斯的邮政专列从城厢站出发。

列车越过中国霍尔果斯国境站，随后开行至谢利亚季诺/莫斯科站。

近年来，国际邮政航空和铁路运输经路不断发展。得益于中国成都海关的组织工作，以及中国成都海关与乌鲁木齐海关的协调一致，国际铁路运邮更具优势。目前，所有铁路运邮都将经霍尔果斯和阿拉山口国境站，确保能够快速通关。

据哈铁通报，2023年，中国经哈萨克斯坦发往欧洲国家和白俄罗斯的国际集装箱邮政包裹过境运量为62.4万吨。

2023年，铁组加入企业俄罗斯邮政公司继续借助国际和俄罗斯国内的铁路运输发展邮政包裹运输工作。

目前，俄罗斯邮政公司使用两种铁路运邮技术：

- 邮政行李技术。继续每天开行由俄罗斯邮政公司车辆编组的莫斯科—符拉迪沃斯托克第990/989次邮政行李车。列车从莫斯科到符拉迪沃斯托克在途运行10昼夜（相反方向运送期限相同），经路沿途有30个车站。此外，一些邮政车辆编组至客运列车开行）；

- 集装箱技术。“俄罗斯”号邮政班列自2022年起开行。2023年“俄罗斯”号邮政班列列车服务开始定期运行，每周发运3列车（2023年发运111列，较2022年增长1.5倍）。沿莫斯科—符拉迪沃斯托克经路运行时间为11个日历日。此外，个别集装箱编组至货运列车发运。

2023年，在俄罗斯邮政公司国际业务框架下，沿当前国际经路运送邮政包裹1.36万吨（3650万件）。

根据2023年运输方式比例，运送国际邮政包裹时，48%通过公路运送，47%通过航通运送，5%利用铁路运送。

在俄罗斯国内运输中，铁路运输是最受欢迎的运输方式之一，2023年铁路运输量占干线运输总量的30%。

2023年实施项目信息如下：

#### 1. “俄罗斯”号邮政班列。

2023年发运邮政班列111列，运送大吨位集装箱7516个（15280标箱）或10.4万吨货物。

俄铁制定了专门的列车运行时刻表，2023年货物和邮政包裹运送的可靠性为98%。

“俄罗斯”号邮政班列服务旨在为邮政包裹、商业货物、电子商品的运送，以及贸易公司和产量不高的中小型提供运输物流服务。

“俄罗斯”号邮政班列的显著特点是：

- 由于可在列车运输经路的区间站摘钩/拖挂车辆，因此可以将装载货物的集装箱编组至同一列车，发送至不同到站；

- 优化起始作业时间（“俄罗斯”号邮政班列发运前，集装箱需在场站停留2-3昼夜，而通过集装箱快运班列运送，集装箱则需要在场站停留6-9昼夜）；

- 根据制定的运行时刻表沿基础设施运行；

- 小批量货物可通过班列运送（邮政班列可运送1-24个集装箱，而集装箱快运列车需整列运送62个集装箱）。

#### 2. 国际货物联运邮包试运输。

2022年12月/2023年1月，得益于铁组货物运输专门委员会对当前问题的组织工作，成功采用国际货协运单并使用2022年6月1日生效的GNG“邮政包裹”第99910000号代码开展了国际集装箱邮包试运输。从中国到俄罗斯的国际运邮采取公路运输和空运的方式运至蒙古乌兰巴

托，随后，在乌兰巴托机场换装至集装箱，用铁路运送至俄罗斯喀山国际邮件互换局。从中国仓库至喀山国际邮件互换局，全线运输时间为15昼夜，从乌兰巴托铁路站至季霍列茨卡亚运行8昼夜，运送邮政包裹27万件，重35吨。

### 3. 国际货物联运邮包试运输。

2023年7月，俄罗斯邮政公司沿琿春（中国）—乌苏里斯克（俄罗斯）—符拉迪沃斯托克（俄罗斯）经路，经卡梅绍娃亚国境口岸，成功开展了有史以来首次行李邮政车国际邮包试运输。从中国仓库通过公路将邮包运至琿春站，在琿春站将邮包换装至俄罗斯邮政公司的行李邮政车，车辆编组至货运列车，运送至乌苏里斯克站。接着，车辆从乌苏里斯克出发，作为莫斯科—符拉迪沃斯托克第990次邮政行李车的一部分开往符拉迪沃斯托克，然后，通过公路将邮政包裹送至符拉迪沃斯托克国际邮件互换局。其优势在于跨境交付期限稳定，且易于扩展服务。

2023年11月，从琿春至符拉迪沃斯托克和新西伯利亚的国际邮包开始定期运送。俄铁分公司远东铁路局开发了符拉迪沃斯托克—乌苏里斯克—卡梅绍娃亚—琿春路段专门的邮政车辆运行技术。该技术的主要特点是将邮政车辆的客运和货运结合在同一运输中。新的铁路干线服务在运输速度和运输成本方面已成为公路和航空货运的替代方案。2023年11月-12月期间，运送国际邮包超111吨（15万件）。

### 4. 俄罗斯和蒙古邮政部门之间组织陆上国际邮件互换。

鉴于俄罗斯和蒙古之间的直通航空运输已于2023年2月终止，组织了最快的联合运输（公路—铁路）、陆上直通经路，俄罗斯邮政公司邮政行李车辆编组至莫斯科—符拉迪沃斯托克第990/989次邮政行李车，通过铁路沿乌兰乌德—叶卡捷琳堡方向（及其相反方向）运输，并通过公路从乌兰巴托国际邮件交换中心运至乌兰乌德站（及其相反方向）。2023年2-12月，运送邮政包裹9吨。定期运营该经路可高速有效地运送小批邮政包裹，且不限最低运量。

铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司积极参加了万国邮政联盟和跨欧亚运输国际协调委员会联合工作组落实“Mail by Rail”方案框架下关于在办理国际邮包铁路运输时保障文件无纸化流转的工作。

欧亚铁路物流股份公司沿中国—欧洲国家、中国—白俄罗斯和中国—俄罗斯联邦方向开展国际邮包运送服务。2023年，沿上述经路运送国际邮包共306标箱，其中：沿武汉（中国）—马拉舍维奇（波兰）经路运送38标箱；沿重庆（中国）—马拉舍维奇（波兰）经路运送156标箱；沿成都（中国）—谢利亚季诺（俄罗斯）经路运送4标箱；沿成都（中国）—马拉舍维奇（波兰）经路运送38标箱；重庆（中国）—科里亚季奇（白俄罗斯）经路运送70标箱。

据格铁信息，为落实计划的铁路运邮，格鲁吉亚邮政有限公司正积极开展工作。

在铁组和万国邮政联盟（万国邮联）合作的框架内，万国邮联国际局代表参加了铁组专门委员会“组织国际联运中的多式联运与联合运输”专题专家会议（2023年8月28-31日，铁组委员会，华沙），提交了题为“办理铁路运邮的挑战与机遇”的演示材料并作相关发言，同时，邀请相关各方共同努力，为欧亚经济共同体ICS2第三版生效做好准备，以保证铁路运邮的稳定性。

值得注意的是，为取得实际成果，铁组会同万国邮联和跨欧亚运输国际协调委员会开展联合工作具有重要意义。因此，跨欧亚运输国际协调委员会建议组建铁组、万国邮联和跨欧亚运输国际协调委员会三方小范围专家工作组，以便研究为落实实现国际铁路运邮时文件无纸化流转原则，组织承运人与物流公司信息协作的问题。

铁组货物运输专门委员会负责铁组、万国邮联和跨欧亚运输国际协调委员会之间关于组织国际联运铁路运邮问题的合作，包括关于通过铁路组织国际邮包运送时电子文件流转问题的合作。

继续就适用不同法规的铁路货运全程**实际采用国际货约/国际货协运单**开展工作，允许在不重新办理运输文件的情况下办理运输，加快货运时间，完善货运组织问题，从而为吸引更多的货运创造条件。

铁组铁路沿欧洲—亚洲及其相反方向开展了采用国际货约/国际货协运单组织整车货物和集装箱货物运输的工作。

据阿（塞）铁信息，在“TURKUAZ”项目的框架下，自2021年9月17日起，巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路线开始采用国际货约/国际货协运单。首批载有电极、大理石和其他货物的集装箱从土耳其运至阿塞拜疆和哈萨克斯坦。

2023年，在巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线框架下，沿土耳其—阿塞拜疆、土耳其—哈萨克斯坦、土耳其—土库曼斯坦及相反方向成功采用国际货约/国际货协运单。

2023年期间，采用国际货约/国际货协运单运送货物共计1078批，其中，进口340批，过境738批。

白铁向所有方向开放采用国际货约/国际货协运单办理运输。集装箱货物从欧洲国家自西向东运输，目的地为哈萨克斯坦、中国，并沿相反方向自东向西运输。

2023年，采用国际货约/国际货协运单沿白俄罗斯铁路网运输货物547批（308车和481个大吨位集装箱），其中，采用国际货约/国际货协运单办理过境运输297批（6车和293个大吨位集装箱）；进口9批（61车和188个大吨位集装箱）；出口241批（241车）。

据格铁通报，为简化运输流程，大幅缩短格鲁吉亚和土耳其国境站货物交付和转运的时间，土耳其铁路自2021年9月起，借助巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路线经格鲁吉亚采用国际货约/国际货协运单向中亚国家办理货物运输。阿哈尔卡拉基站作为国际货约和国际货协运输法律法规变更的车站，于2021年末，正式作为“转发地点”列入国际货约/国际货协运单指导手册附件3“转发地点一览表”第1项和第2项表格。

由于第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基—卡尔察希路段修建，BTK铁路线暂停行车，采用国际货约/国际货协运单在格鲁吉亚铁路办理货运的指标保持在2023年上半年的水平。

2023年上半年，采用国际货约/国际货协运单接收了832车（1079集装箱）从土耳其经格鲁吉亚到阿塞拜疆和哈萨克斯坦的货物。

沿当前经路运送货物时，采用国际协约/国际货协运单具有重要意义。

2023年，采用国际货约/国际货协运单沿哈铁网络办理的经哈萨克斯坦共和国的过境运输



货车规则协约方授权代表关于完善货车规则协约会议参会人员（2023年6月19-22日，铁组委员会）

数量不多，共3批（大吨位集装箱）。沿欧洲国家（德国、丹麦、西班牙）—中国方向办理了运输。

为了可在从哈萨克斯坦运送出口货物时采用国际货约/国际货协运单，自2023年1月1日起，对《国际货约/国际货协运单指导手册》（国际货协附件6）附件1进行了修改。因此，采用国际货约/国际货协运单沿哈铁网络运送整车和集装箱货物时，可以办理所有类型的运输（过境，进口和出口）。

据拉铁信息，拉铁货运有限公司作为拉脱维亚境内的承运人，2023年，使用国际货约/国际货协运单运送货物3106吨，其中，沿梅捷涅（出口）—卢加日（出口）经路运送2043吨，沿梅捷涅（出口）—加尔卡尔涅经路运送1063吨。

据摩铁信息，采用国际货约/国际货协运单办理过境运输、进口和出口运输，能够缩短在过境转运站将国际货协运单重新办理为国际货约运单，以及将国际货约运单重新办理为国际货协运单这一必要程序所需的时间，从而，消除了以前将文件从一个运输许可证重新登记到另一个运输许可证所需的时间以及相关的财务成本。

2023年，采用国际货约/国际货协运单在摩尔多瓦共和国境内运送车辆33063辆，其中，过境11761辆；出口14901辆；进口6401辆。

采用国际货约/国际货协运单办理运输的货物主要是：来自摩尔多瓦共和国的小麦、大麦、玉米、小麦粉、油菜籽、葵花籽、糖蜜、番茄汁、石膏、硅盐酸水泥、轧材；运至摩尔多瓦共和国盐、石油气、汽油、油、机油、柴油、重油、硝酸铵；过境运输的小麦、玉米、油菜籽、渣粕、盐、矿石和铁精矿、树脂、石油气、汽油、柴油、肥料、生铁、轧材、管子。

据蒙铁信息，该公司研发了一款软件，用于填写采用国际货约/国际货协运单办理国际联运出口货物发运的运单及其随附文件。

蒙铁为进口货物和过境货物办理国际货约/国际货协运单。

据斯铁（货运）信息，2023年，采用国际货约/国际货协运单办理货物运送351批（673车和110个集装箱）。其中，过境运输48批（78车），出口190批（351车和6个集装箱），进口113批（224车和104个集装箱）。运送货物主要是乌克兰的化学品和石油类货物。过境货物从乌克兰和波兰发出，主要运往捷克、德国和乌克兰。

据捷铁（货运）信息，2023年，采用国际货约/国际货协运单办理运送207批（540车），其中，出口32批（358车），进口175批（182车）。

作为铁组与国际组织合作的一部分，报告期内，铁组与联合国亚太经社会、万国邮政联盟（万国邮联）、欧亚经济委员会、跨欧亚运输国际协调委员会、跨里海国际运输走廊国际协会（TITR）开展了协作。

2023年期间，为发展和完善国际联运货物运输，协调保证和简化国际联运全球贸易的国家间货运数据，研究在其他运输方式参与下有效利用铁路运输并保证其竞争力的提议和建议，利用现代技术组织运输程序等，代表们相互参加了会议、研讨会、代表会议等铁组第三专门委员会和国际组织、协会举办的铁路领域视频会议。

铁组货物运输专门委员会管辖范围内的最新版铁组协定、协约和其他文件已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）和铁组货运门户网站，并会永久保存。

## 3.4 旅客运输

铁组旅客运输专门委员会（下称“铁组专门委员会”）在报告期内进行了以下专题工作：

——编制和商定国际联运旅客列车运行时刻表和编组顺序表；  
——完善国际铁路客运运价规程协约（国际客价协约）和国际客价；

——完善国际联运客车使用规则协约（客车规则协约）和客车规则；  
——席位预留、旅客信息查询、提供服务及形成财务报表系统。

铁组专门委员会在圣彼得堡组织并举行了第二组铁路关于编制和商定2023-2024年国际旅客联运列车运行时刻表会议。越铁、哈铁、中铁、朝铁、蒙铁、俄铁和铁组加入企业俄罗斯邮政公司和远东航运集团（FESCO）的代表参加了会议。

会议确认，自2022年起，亚洲地区的国际旅客联运恢复过程中，开行了俄罗斯—蒙古间俄铁客运公司和蒙铁担当的伊尔库茨克—乌兰巴托的306/305次列车；自2023年8月31日起，恢复开行蒙古—中国间二连—乌兰巴托的21/22次列车。

铁组第二组铁路商定，沿14条经路开行国际联运旅客列车和直通客车。考虑到2023年国际旅客列车尚未全部恢复开行，未研究新增经路。

在中国—俄罗斯联运中，2023-2024年运行时刻表，规定了由俄铁客运公司担当的沿莫斯科—北京经路运行的20/19次列车，以及经过后贝加尔（俄铁）—满洲里（中铁）国境口岸沿赤塔—满洲里经路运行的直通车编组。在新的运行时刻表中，保留了由中铁担当的经二连（中铁）—扎门乌德（蒙铁）和苏赫巴托（蒙铁）—纳乌什基（俄铁）国境口岸的北京—莫斯科3/4次列车的运行。在边境联运中商定了中铁担当的沿绥芬河（中铁）—格罗迭科沃（俄铁）经路运行的402/401次列车时刻表。

在蒙古—俄罗斯联运中，商定运行蒙铁担当的乌兰巴托—莫斯科的5/6次列车和俄铁客运公司和蒙铁担当的经苏赫巴托（蒙铁）—纳乌什基（俄铁）国境口岸的伊尔库茨克—乌兰巴托的306/305次列车。

在蒙古—中国联运中，时刻表规定由中铁和蒙铁担当的沿乌兰巴托—北京经路对开的23/24次列车，由蒙铁担当的沿乌兰巴托—二连（中铁）经路开行的22/21次列车。同时，保留经由扎门乌德（蒙铁）—二连（中铁）国境口岸的乌兰巴托—呼和浩特（中铁）直通客车的开行。

在中国和朝鲜民主主义人民共和国间的国际旅客联运中，时刻表规定经由丹东（中铁）—新义州（朝铁）口岸沿北京—平壤（朝铁）和丹东（中铁）—平壤（朝铁）经路对开中铁和朝铁担当的直通客车。

在俄罗斯和朝鲜民主主义人民共和国联运中，继续经由哈桑（俄铁）—豆满江（朝铁）口岸沿莫斯科—豆满江经路开行俄铁客运公司直通客车，沿平壤—莫斯科、平壤—哈巴罗夫斯克经路开行朝铁直通客车。

在中国—越南联运中，时刻表规定经由凭祥（中铁）—同登（越铁）口岸沿北京西（中铁）—河内（越铁，嘉林站）经路开行中铁直通客车。

在中国—哈萨克斯坦联运中，规定经由霍尔果斯（中铁）—阿腾科里（哈铁）口岸开行中铁担当的乌鲁木齐—阿拉木图2国际快速列车。在哈萨克斯坦—中国联运中，确认经由多斯特克（哈铁）—阿拉山口（中铁）口岸开行哈铁担当的阿拉木图2/努尔苏丹-努尔雷若尔—乌



铁组旅客运输专门委员会主席谢尔吉亚科·亚历山大



铁组旅客运输专门委员会专家（左起）：  
曾文勇、康裕珉和增补专家权有政



铁组铁路关于席位预留系统、旅客信息查询、提供服务和形成财务报表专题专家会议  
(2023年2月28日, 华沙, 铁组委员会)

鲁木齐(中铁)快速列车。

在报告期内,此专题继续研究在俄罗斯—中国联运中,组织只由行李车组成的列车固定开行的问题。铁组加入企业俄罗斯邮政公司和远东航运集团具有极大的兴趣。

在报告期内,铁组专门委员会继续开展国际旅客运输领域规范性文件的更新工作。

铁组专门委员会,在铁组委员会以视频会议形式举行了国际客价协约方铁组铁路代表会议,国际客价协约方白铁、越铁、哈铁、吉铁、蒙铁、俄铁、塔铁、土铁、乌(兹)铁和爱铁的代表参加了会议。

根据提案的研究结果,商定了国际客价协约的修改和补充事项,包括:

- 国际客价协约序言和第2、4、6、8、10条的个别条款;
- 国际客价的第一、二、四、五章的个别款项;
- 《手工办理国际联运乘车票据和运送票据办事细则》中第二、三条的个别条款。

铁组委员会作为国际客价协约保管人,向国际客价协约方通报,国际客价协约和国际客价修改和补充事项自2023年9月1日起生效,包括国际客价表格1中有关白铁、越铁、吉铁、俄铁、乌(兹)铁的数据,以及国际客价表5有关吉铁的数据。

此外,铁组委员会也向国际客价协约方通报,国际客价协约第4条修改和补充事项关于国际客价不含税费的内容于2023年2月11日生效。

包含已公布的修改和补充事项,专门委员会工作机构编制并以电子形式向各协约方寄送了截至2023年9月1日的国际客价协约修订本,并已上传至铁组网站(<https://osjd.org/>)。

根据国际客价协约第11条的规定,铁组委员会作为国际客价协约的保管人,将出版并向各协约方寄送截至2024年1月1日核对无误的国际客价协约修订本副本。

铁组委员会还举行了客车规则协约方铁组铁路代表会议,白铁、哈铁、中铁、吉铁、拉铁、摩铁、蒙铁、俄铁、塔铁、乌(兹)铁和爱铁的代表参加了会议。

在这一会议中,通过了关于对国际联运客车使用规则的修改和补充事项,包括:

- 确定了一系列在客车规则中使用的基本概念;
- 修订了客车规则的许多条款。

铁组专门委员会,向客车规则协约方通报了客车规则修改和补充事项于2024年1月1日生效。

根据第三十七次总局长会议的决议,会议研究了客车规则协约方俄铁、中铁和铁组委员会有关修订客车规则第7条的提案。但客车规则协约方的立场未能达成共识。

会议通过了关于成立修订客车规则协约专题的专家组的决议,并确定了据以编制提案的

任务清单。

根据客车规则协约第6条的规定，铁组委员会作为客车规则协约的保管人，将出版并向各协约方寄送截至2024年1月1日核对无误的客车规则协约修订本副本。

在“席位预留、旅客信息查询、提供服务及形成财务报表系统”这一专题，铁组专门委员会举行了两次该专题的专家会议。

在这些会议框架内，铁组铁路专家确定了以下优先任务：

——对席位预留系统开发以及与其他国家外部平台联网等关键问题进行经验交流，这将使未来使用铁路运输的人口流动性大幅增加；

——根据旅客和铁路服务的其他用户日益增长的需求，交流有关各种移动应用程序开发和使用的优秀实践经验；

——与政府机关和公司（向民众提供航空、汽车和其他运输服务的公司）在信息系统方面进行积极互动。

参会者就铁组铁路在此专题下所开展的工作交换了信息。

根据白铁通报，为了实现在“快速”国际联运乘车票据（客票）办理自动化管理系统上使用第三种电子登记方式的功能（取消了旅客发车前在网络资源上退还电子乘车票据的限制），报告期内已完成互联网售票系统、“白铁，我的火车”移动应用程序和白俄罗斯铁路官方网站的“乘客服务”部分。

自2023年9月起，在列车长为旅客办理乘车票据（客票）方面，对现代化便携式客票打印机中的软件进行了试运行。此时，乘车票据使用热敏纸打印，而不再使用具有固定防护等级的格式纸。“旅客乘车检查自动化系统”和“合法性检查”系统的实行确保了电子客票合法性的检查。

“合法性检查”软件的现代化可以实现：

——扩大乘车票据（客票）合法性设备检查的可能性以及检查流程的规范化；

——改善信息收集，以便对有非编号席位的列车使用情况进行有效分析；

——提高检查人员的工作效率并预防工作失误。



中国铁路高速列车

为提高国际联运带商务等级座位列车内的旅客服务质量，提供了可获取的信息-娱乐存储（艺术影片、音乐短片、有声读物）、可查看餐吧菜单服务，同时旅客可以用WI-FI技术连接到车载媒体服务器的方式呼叫列车员。在新的服务中，计划开通分析功能，该功能可追踪旅客偏好，监督列车乘务组是否能够遵守旅客服务时间参数。



铁组旅客运输专门委员会年度例会  
(2023年10月24-26日，铁组委员会，视频会议)

在2021-2025年“社会保障”国家计划中的“残

疾人和体弱者无障碍生活环境”子计划框架内，计划于2025年前在卢尼涅茨、波洛茨克、科曾基、利达、莫洛杰奇诺、斯卢茨克共6个铁路车站采取相关措施，确保体弱者无障碍通行。

越南铁路总公司通报，自2014年11月在<https://dsvn.vn>网站上成功推出电子售票系统，为了满足社会需求，该系统不断更新。新加入功能包括：

- 电子支付：旅客可通过银行系统和支付账号付款。可提供电子账单、电子客票；
- 移动应用：开发了智能手机应用，包括定价模块，以及根据不同车次、时段办理车票的不同方案；
- 服务一体化：推出多功能交通一体化运输服务和租车服务；
- 电子商务应用合作商：在越南可通过庞大的应用合作伙伴来购买车票，例如 VinGroup、Ngan Luong、Momo、Viettel、Zalo等；
- 网上销售份额：如今通过网站和移动应用程序的售票额占越南铁路总售票额的50-55%。

——延长售票日期：在全年的不同阶段，可提前几个月发售车票。农历新年期间，可提前4个月发售车票。

根据哈铁通报，旅客运输的主要任务是满足旅客不断增长的需求，以及拓宽服务种类，确保从订票和购票阶段开始舒适旅行。

为此，哈萨克斯坦扩展了庞大的乘车票据发售网络，包括：

- 传统的车站售票处；
- 官方网站和移动应用程序，以及许多可选的电子客票发售网站和移动应用程序；
- 可在银行应用程序（kaspi, halyk bank）的个人账户中购票；
- 广泛的客票代理网络；
- 2万个提供车票发售服务的支付终端；
- 可在哈萨克斯坦邮政股份公司的所有分公司购票。

哈铁通过“莫比乌斯”专用计算机系统已实现到电子客票发售系统的完全过渡。此次过渡可：

- 改善民众的购票条件；
- 制止售票时的不正当行为；
- 优化运营成本。

“莫比乌斯”专用计算机系统的实行使得“特快”自动化管理系统不能提供的服务成为了可能，例如：

——考虑到确保预留技术使用的透明性及通过互联网资源出票的可能性，座位预订过程实现自动化；

——在没有直达路线的情况下联合发售客票，即在无直达路线的情况下，客户可办理一趟列车内的换乘席位，如一趟列车内完全没有席位，则可办理同方向其他列车的席位；

——通过互联网网站和售票处向活动受限人士发售客票，线上购买优惠客票时需要识别客户身份；

——凭电子身份证件乘车；

——通过列车员移动终端读取二维码信息来查验电子乘车票据的合法性；

——根据旅客列车和市郊列车时刻表晚点3小时以上时，通过向旅客发送列车晚点通知的方式，实现旅客短信通知服务。

2023年，完成电子客票发售系统和国家机关系统一体化的工作，确保可享优惠旅客可以通过个人识别码在线办理客票。在办理客票的过程中会向哈萨克斯坦共和国劳动和社会保障部数据库发出请求，以确认其是否享有优惠资质。经核实后，可为旅客提供铁路客票50%的折扣。

在官网**bilet.railways.kz**及移动应用程序中可以获取已旅行完毕的乘车证明。如果持电子客票的旅客需要乘车证明（出差、报销费用、诉讼等），上车后经列车长登记，本人可在乘车后的30天内，在个人账户中获取其电子客票的乘车证明。

根据于2023年4月推出的新服务，可通过网站**bilet.railways.kz**预定从车站家门口的接送服务。此次出行费用是固定的，不取决于旅客地址。可以预定所需座位的数量和整趟车次。

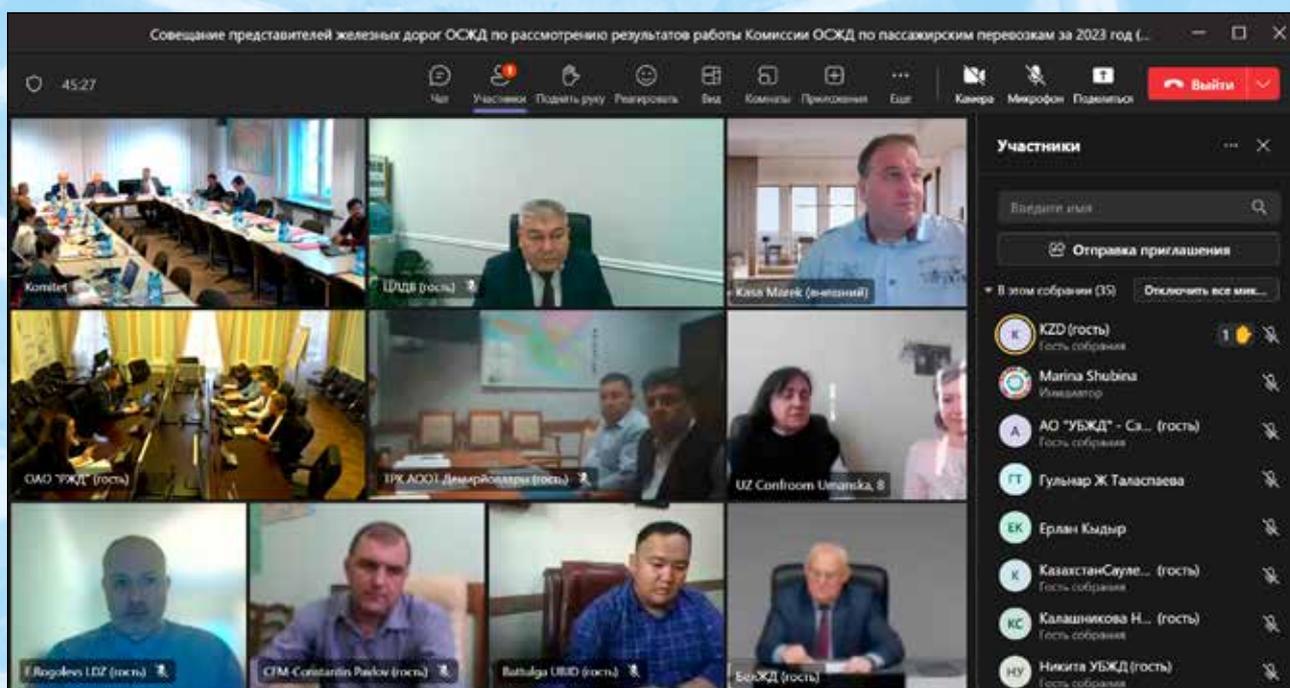
韩铁介绍了席位预订系统、与外部平台的融合及其成效，以及火车和飞机联程票推出的历史和现状。

从80年代开始使用印刷车票，随着2004年国内第一列高速列车KTX的推出，韩国的席位预留系统达到了一个转折点。目前，通过预订系统，提供实时在线服务。由此，网上订票的份额超过了80%。韩铁TALK移动应用程序的推出成为线上客票销售增长的杠杆。通过韩铁TALK移动应用程序购买门票的步骤如下：

——在应用程序入口页面选择发站和到站、日期和时间、乘客人数和类型；

——在下一页，比照指定路线的列车时刻表，选择车次、车厢等级（豪华或普通）和乘客座位（正向/反向）；

——在最后一页，您可以使用登记卡或通过银行帐户转账进行购买，并在应用程序中的



铁路旅客运输专门委员会年度例会审议各项议程（2023年10月24-26日，铁组委员会，视频会议）

个人帐户中获取电子票。

但对于非固定客户，其中韩铁TALK移动应用程序的用户比例较低，该公司在外部平台上推出了售票和办理服务，如NAVER和KAKAO等，这些平台的大多数用户始终在线。这是运用移动应用程序接口的API技术，来获取平台数据从而开发新服务。通过外部平台购票和办理车票与通过韩铁 TALK移动应用程序相同。



铁组第二组铁路关于编制和商定2023-2024年国际旅客联运列车时刻表、编组图和车辆提供办法的会议召开（2023年9月11-15日，俄罗斯，圣彼得堡）

此外，从2023年6月起，通过席位预留系统与GDS（全球分销系统）系统（全球超过12.5万家机票销售商使用该系统）相互协作，正式开始发售火车和飞机联程票。这些服务可通过旅行社网站或航空公司的移动应用程序获得，上述航空公司已与韩铁签订了火车和飞机联程票销售合同。

关于车上查票的问题。席位预留系统与列车员的移动终端同步，这把乘客从不必要的打印车票并随身携带车票在每趟列车上验证身份中解放出来。因此，2009年，全国所有车站都拆除了旋转栅门。

俄铁通报：

——电子售票份额超过76%，由于实现了有关简化服务获取流程以及为不同类型旅客开发产品等新任务，电子售票额实现每年增长；

——通过“快速支付系统”民众逐步开始采用非现金支付方式。自2023年起，通过“快速支付系统”不仅可在售票处和网站上，也可在“俄铁旅客”移动应用程序上支付客票。为增加使用此付款方式的旅客数量，俄铁组织了抽奖活动，根据开奖结果，使用“快速支付系统”支付客票的旅客将获得“俄铁客户粘性奖励”4000积分奖励；

——按照虚拟运输要求，通过公司网站和移动应用程序为铁路职工办理长途列车和多家市郊客运公司列车的优惠客票；

——在公司网站上开设专栏，其中包含有关地区儿童铁路的所有信息，包括如何到达的说明、工作和培训时间表。

——在公司网站、移动应用程序、电子邮箱ticket@rzd.ru、流行的聊天工具中，以及拨打热线时，采用人工智能来开展联络中心的工作；

——2023年8月，通过俄铁网络资源，开始发售乌兰巴托至伊尔库茨克的俄罗斯作为承运人的车厢中返程席位的电子客票。为实现这一目标，车上安装了现代化自动乘车检查系统，通过该系统可以不受时间限制在列车到站之前发售客票；

——2023年4月，在俄铁网站上，通过电子邮件远程发送旅行费用以及带有专门电子签名的俄铁客运公司列车行李托运价格表，通过此种方式向旅客提供服务，并通过链接支付服务费用；

——在以下方面更新“特快”自动化管理系统软件：向旅客提供“雨燕”号快速列车中相对于列车运行方向（正向/反向）的席位分布信息，以及在售票处办理的乘车票据上，以图示形式显示是否提供换乘服务及豪华候车室服务的信息；

——在“俄铁客户粘性奖励”计划框架内为旅客提供各种促销活动，此活动能够累计乘车积分并在新的旅行中消费；

——四年来，旅游列车的普及率增长了10倍。自2023年7月1日起，在“旅行者俱乐部”号旅游列车上推出了新的旅行者奖励计划，该计划可为未来的旅行进行积分。

——在售票处和俄铁网站上购买旅游列车客票时，以附加服务的形式可以获取旅游观光套餐。

在报告期内，在俄铁的“俄铁旅客”移动应用程序中新添下列新选项：

——在手机中安装通过闸机和验证的NFC技术，借助该技术，可以激活客票并通过闸机前往某些市郊电动列车；

——旅客和市郊列车的到达/出发时刻表可在“线上时刻表”专栏查看；

——旅行期间有用的服务链接；

——发布“车站无障碍地图”；

——市郊列车的旅客可在移动应用程序“提醒”栏中，获取到达指定车站的信息；

持续采取措施来提升行动不便旅客无障碍出行的服务水平。在俄铁网站的“行动不便旅客”专栏中受理服务申请。2023年，16个车站将为行动不便的旅客开设新的候车厅。出行帮助中心的工作已覆盖俄罗斯全境。

乌（克）铁通报，正致力于提升和发展旅客线上服务，以便客票办理的全部流程更加便利、服务更加便捷。

2023年，近80%的列车客票通过线上发售，包括官方网站、乌（克）铁移动应用程序、聊天机器人和合作伙伴的售票渠道。铁路乘车票据在官方移动应用程序上的发售额已超过售票处，占总售票数量的22.8%。

乌（克）铁移动应用程序可购买客票，还可以提供线路、发车时间以及任何紧急变更的信息。

报告期内，乌（克）铁已对移动应用程序的功能进行了改进：

——可为活动受限人士办理所有列车的优惠乘车票据，且在必要时为其陪同人员办理乘车票据。在乌（克）铁与社会政策部自动化系统联网确认享有优惠资质后，办理乘车票据；

——可随先前办理的客票，后续额外支付动物和手提行李的运输费用；



铁组第二组铁路关于编制和商定2023-2024年国际旅客联运列车时刻表、编组图和车辆提供办法会议参会人员  
(2023年9月11-15日，俄罗斯，圣彼得堡)

——确保城际快速列车+国内线路“往/返”乘车票据的办理可提供10%的折扣。

——可办理同一趟列车的换乘客票。如果在旅客乘车全程，列车内无任何空闲席位，则系统将会在旅客乘车期间提示旅客更换到前一旅客离开的另一席位。在这种情况下，旅客应办理同一趟列车的两张客票。

——已推出英文版本的移动应用程序，供其他国家的用户使用。

乌（克）铁已试点发售“女士车厢”的客票。此类客票仅在乌（克）铁移动应用程序中发售。

在<https://services.uz.gov.ua/>门户网站上可在线为行动不便人士预定特殊车厢，“一键”为此类旅客做好出行准备。同时，可预定团体旅客运输客票、预定汽车运输车厢、预定车站助手、线上查找遗失物品、预定基辅客运站休息室。

乌（克）铁的程序-远程通讯IT平台和GPS监控系统已正式投入运行。已在所有列车上配备GPS定位追踪器，可在图上反映出每趟运行列车的运营信息、途经车站的时间及偏离列车运行图的时间等运行信息。根据GPS监控系统生成的数据，形成了向旅客所通报的列车晚点信息。

乌（克）铁在国际联运电子乘车票据的办理方面，正积极深入开展实践。

乌（克）铁已与波铁城际公司（波兰）、摩尔多瓦铁路国家企业、斯洛伐克铁路股份公司和匈铁客运股份公司（匈牙利）签署了关于组织发售网上支付的电子乘车票据的协议。

根据与波铁城际公司之间的协议，乌克兰—波兰间所有列车的电子乘车票据可通过乌（克）铁服务网络办理。

与斯洛伐克铁路股份公司之间的协议规定，斯洛伐克担当列车的电子乘车票据，可通过乌（克）铁和斯铁网络系统办理。

根据乌（克）铁与匈铁客运股份公司之间的协定，匈牙利和乌克兰间匈铁（客运）担当的国际联运列车的电子乘车票据，可通过匈铁（客运）网站和“MÁV app”移动应用程序办理。

在报告期内，正在对电子乘车/运送票据办理的网站进行更新，并开发与欧洲国家铁路公司系统间平台协作的软件，以办理国际联运乘车票据。



铁组铁路关于席位预留系统、旅客信息查询、提供服务和形成财务报表专题专家会议（2023年2月28日至3月1日，华沙，铁组委员会）



铁组铁路关于席位预留系统、旅客信息查询、提供服务和形成财务报表专题专家会议（2023年9月26-27日，铁组委员会）

## 3.5 基础设施和机车车辆

铁组基础设施和机车车辆专门委员会（下称“第五专门委员会”）是铁组成员国铁路运营领域公认的国际合作平台之一，旨在交流技术信息、高素质专家的经验以及铁组成员国企业的最佳实践。

第五专门委员会继续根据铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十七次会议决议和第五专门委员会2023年工作计划开展了关于解决技术、工艺领域和法律规范方面任务的工作。

2023年专家继续就下列专题开展了工作：

- “考虑互联互通要求的国际联运机车车辆限界”；
- “铁路线路和桥隧建筑物”；
- “通信信号”；
- “供电和电力牵引设备”；
- “铁路机车车辆，对其各部件的技术要求”。

**关于专题“考虑互联互通要求的国际联运机车车辆限界”**，专家继续研究匈铁提案，并结合斯铁代表根据约500备忘录《关于互联互通国际联运中机车车辆限界的一般规定》（2013年4月26日，第二版）提交的计算方法，继续修订铁组约500备忘录，并制定新的机车车辆限界，并根据1-BM和0-BM限界将其用1-BM(1435)和0-BM(1435)进行表示。

匈铁代表通报了对上述文件的修改和补充事项，其中包括1-BM限界货车在铁组铁路1435 mm轨距区段（这些区段有按欧洲标准[2008/164/EC]和[1300/2014/EC]条例建造的客运站台）通行条件的材料，以及按1-BM机车车辆限界生产并在匈铁路网运行的重组标准车辆的通行材料。

斯铁代表向与会者介绍了关于建设站台（1435mm轨距）时基础设施与机车车辆相协调问题的建议，以及解决这些问题的方法。

**关于专题“铁路线路和桥隧建筑物”**，分4个分专题开展工作：

在分专题“研究有关钢轨、钢轨扣件、无缝线路、养路作业机械化的综合问题”框架内，主持方保铁（基础设施）公司介绍了有关修订建720备忘录《无砟线路的铺设》的详细信息。备忘录包含现行无砟线路规范文件、无砟线路上部建筑结构的定义和铺设、根据轨枕支架的类型、材料和撑架确定无砟线路上部建筑结构的类型、无砟线路上部建筑系统中包含子系统和部件的无砟系统。铁组基础设施和机车车辆专门委员会例会核准



铁组基础设施和机车车辆专门委员会主席  
拉多万·沃帕列茨基



铁组基础设施和机车车辆专门委员会专家  
艾力努尔·古里耶夫和道萨杰·索伊苏万赫



“考虑互联互通要求的国际联运机车车辆限界”专题专家会议  
(2023年4月4-6日，铁组委员会)



铁组基础设施和机车车辆专门委员会年度例会主持人（2023年11月7-9日，铁组委员会）

了建720备忘录《无砟线路的铺设》。

俄铁代表作了题为“无砟线路上部结构的扣件类型”的演示材料，介绍了隧道、桥梁中无砟线路的扣件设计以及用于高速线路无砟轨道的开发成果。

在分专题“研究有关路基和桥隧建筑物的综合问题”框架内，专家根据该分专题参加路的经验，继续编制《桥隧建筑物的检查中使用无人机》信息

材料中的增加对路基结构的监管内容。

主持方匈铁提交了《桥隧建筑物的检查中使用无人机》补充信息材料。材料中介绍了无人机在桥梁技术状况检查和监测过程以及评估匈铁路网被泥石流破坏后果的实践应用；使用无人机的经济优势；无人机使用的法律监管及其使用的技术条件。

俄铁提交了题为《使用无人系统诊断桥隧建筑物状态》的材料。

斯铁和捷铁专家根据工艺流程中采用的结构和材料类型等继续编制《铁路轨道防护结构（防护围栏、安全防护网）》信息材料。

专家继续编制《铁路桥上机车车辆通行条件和根据技术状况确定运行速度》信息材料。

主持方捷铁（基础设施）介绍了与斯铁专家共同编制的备忘录《隔音墙的使用及其结构、功能和操作的建议》修订版草案。

该备忘录草案包括捷克共和国和斯洛伐克共和国的隔音墙类型、声学要求、评估方法、结构元件和技术参数细节，以及运营和维护的经验。铁组第五专门委员会例会核准了上述备忘录。

主持方捷铁（基础设施）提交了有关《工程管线与铁路轨道交汇处地下施工方法的技术条件》信息材料，其中包括执行者斯铁编制的信息。

主持方俄铁向与会者通报俄铁为诊断铁路桥金属上部结构所采用的方法以及俄铁在工程建设（桥梁和路基）使用寿命期间维修、大修间隔期的分配规则。

在分专题“铁路线路综合诊断”框架内，主持方匈铁提交了关于在铁组成员国铁路使用的运行中机车车辆自动化诊断系统的信息材料，其中包括匈



铁组基础设施和机车车辆专门委员会年度例会会场（2023年11月7-9日，铁组委员会）



铁组基础设施和机车车辆专门委员会年度例会参会人员（2023年11月7-9日，铁组委员会）

铁轨道诊断列车的检查和测量系统信息：即超声波钢轨检测系统、涡流钢轨检测系统、钢轨磨损测量系统、综合缺陷评估系统、专用测量车的用途。

阿（塞）铁的代表向与会者介绍了有关诊断和监控中心的工作，该中心由 Pioneer-Integral 诊断综合体和 LDM 诊断实验室支持，以“路虎卫士”为基础组建。

铁组加入企业特维玛股份公司的代表向与会者介绍了“移动诊断工具”、“SOKOL-3 道岔参数测量系统”和“钢轨波状磨损测量系统”等演示材料。介绍了基于货车、自行车轨道车和具有全套铁路基础设施诊断系统的组合车辆的移动诊断工具并向各种铁路的开发和移动诊断系统提供数据。

主持方俄铁介绍了《根据诊断设备获得的结果数据以及自动分析系统对其进行处理，对无缝钢轨的状态进行监控和评估》专题信息材料。

主持方匈铁提交了《通过综合诊断系统的不同设备确定铁路线路上部建筑的检查周期》的汇编专题信息材料。该材料包含有关从参加路收到的检查周期的信息：

- 使用不同诊断工具进行轨道几何测量的周期；
- 测量建筑接近限界的周期；
- 使用移动方式监测铁轨的周期、确定周期的理由；
- 钢轨剖面测量的周期（钢轨磨损测量）；
- 钢轨涡流探伤周期。

主持方特维玛股份公司提交了《诊断设备的综合数据处理、评估基础设施状况、预测其变化和工作规划的信息分析自动化系统》专题信息材料。



“铁路线路综合诊断”专题专家会议会场  
(2023年9月21-22日，铁组委员会，视频会议)

EK ASUI SDMI 系统已在全部俄铁路网中实施，并保障：

——监控线路检查的及时性；

——实时监控基础设施的状态；

——对基础设施部件的状态进行回顾分析；

——确保轨道状况参数评估的统一；

——通过对故障前状态的可靠评估，确保无缝线路的安全；



铁路行业的现代化在铁组成员国交通战略中处于优先地位。

——对无缝线路的状态进行回顾分析；

——规划工作以确保无缝线路能够抵抗钢轨联组的排放和断裂；

——确保监测路基状况；

——评估线路修复工作的质量；

——监控钢轨的当前状况并预测横向磨损；

——计划更换磨损的导轨、重新定位导轨以更换边缘和润滑；

——确保各级管理人员及时提供信息。

匈铁代表介绍了有关“数字化轨道管理（DTM）”系统的材料：DTM 是专为铁路基础设施设计的资产和技术维护管理软件。目前，该系统向用户提供三个版本（ESSENTIALS、ADVANCED、ULTIMATE）。数字智能基础设施管理软件 ESSENTIAL（基础）版助力资产数字化。统一的资产结构、特定于资产的维护计划和执行，包括活动文档和预定义的维护规范，极大地促进了日常运营。

在分专题“钢混轨枕、岔枕、道岔及其诊断”框架内，匈铁专家修订了备忘录《道岔钢轨构件的技术维护》草案，并在备忘录中反映了道岔钢轨构件维护的各个方面：识别故障、消除故障的方法、执行维修工作的技术。



阿姆河上新建的现代化铁路桥

主持方哈铁介绍了题为“哈铁路网带滚轮道岔的使用经验”的演示材料，并反映了哈铁路网带滚轮道岔的测试和运行结果。

根据测试结果，建议在哈铁路网干线上使用上述系统。

主持方俄铁介绍了题为《道岔辙岔类型（物理机械属性）和存在的硬化对辙岔操作性能及其使用寿命的影响》的信息材

料。该材料包含有关不同等级辙岔的特性信息。

主持方匈铁介绍了《对轨道维护实践中道岔的几何形状、设计和功能进行调查。使用的工具、方法、调查频率、控制参数、监管要求、限值、应用措施》专题信息材料。

在专题“通信信号”框架内，主持方哈铁向与会者详细介绍了铁组建853备忘录《关于冬季使用信号和通信设备的准备工作的建议》（第二版）草案，其中包括对铁路管理部门每年冬季组织和开展使用信号和通信设备的准备工作建议，以及为在冬季条件下工作的设备规定了检查期限。铁组第五专门委员会例会核准了上述备忘录。

主持方保铁（基础设施）介绍了有关铁组建863备忘录的修订情况，其中包括控制设备和信息集中系统分布、设计、施工和安装的主要原则，以及这些设备运行和维护的基本规定。

主持方俄铁介绍了铁组建852备忘录《对铁路自动化和遥控技术微机处理综合设施供电设备的要求》（第二版）的修订情况，该备忘录旨在指导铁路自动化和遥控技术设备的新型供电装置的开发，并规定了铁路自动化和遥控技术微机处理综合设施供电设备的基本操作和技术要求。铁组第五专门



阿什哈巴德中央站停靠的旅客列车



巴拉扎雷镇的新机务段



新建铁路线施工现场



“铁路线路综合诊断”专题专家会议会场  
(2023年9月21-22日, 铁组委员会, 视频会议)

委员会例会核准了上述备忘录。

与会者听取了铁组加入企业——俄罗斯交通大学代表题为《俄罗斯交通大学科教活动成果》的信息材料介绍, 其中包括该大学建校历史、教学活动和科研成果的信息。

专家会议的与会者指出, 有必要在铁组平台研究重点创新领域问题(使用4G/LTE和5G通信网络标准创建现代铁路数字

无线通信、使用人工智能技术和数字建模/数字孪生工具实现基础设施维护过程的自动化和机器人化、数字化自动车钩)、为第五专门委员会的工作制定战略计划、加强与主要国际组织在铁路运输有前景领域的合作、增加专家会议举行频次等。同时, 与会者表示铁组成员国铁路使用宽带数字无线通信系统对于铁路运输数字化转型以及提供自动化和信息化服务具有重要意义。

会议研究了基于4G/5G技术创建新的铁路通信标准的现实性, 将使铁路公司能够:

——通过减少编组站列车停运时间和缩短列车间隔, 加快货物和旅客运输, 进一步释放铁路通过能力和运输能力;

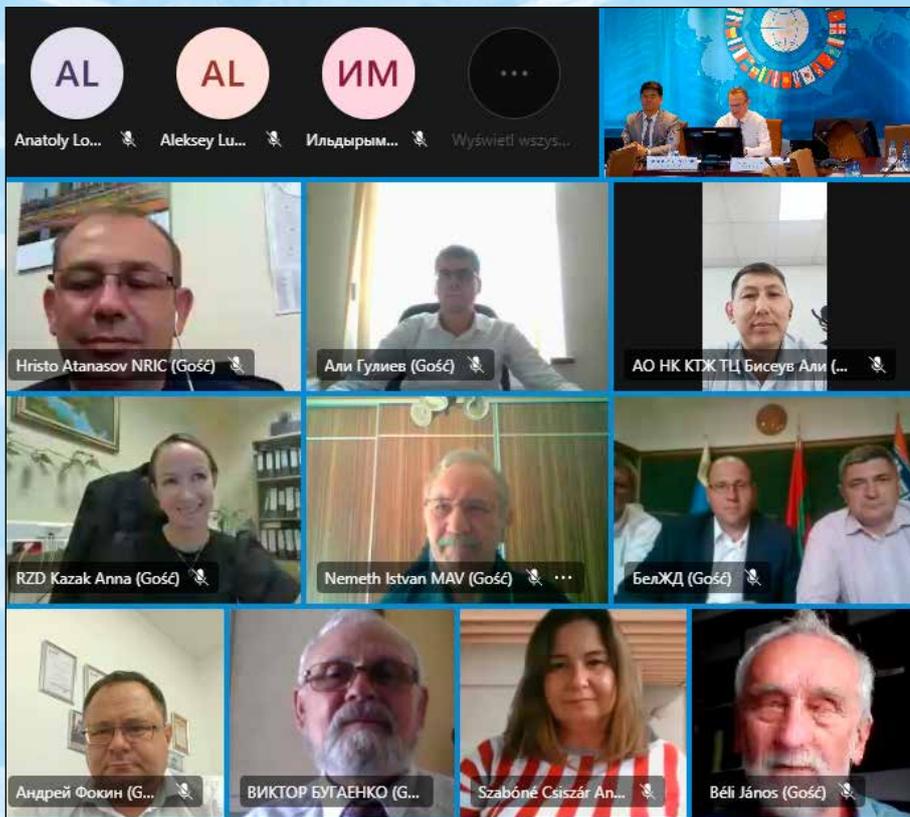
——提高运行安全性并降低运营成本;

——通过创建额外的数字服务来实时接收信息, 提高旅客和客户服务的质量;

——为国际货运、客运(含多式联运)发展注入新动力。

与其他运输方式相比, 宽带数字无线通信的引入将提高铁路的竞争力, 并且还将通过创造新的就业机会产生的显著的协同效应, 增进欧亚地区国家人民的福祉, 从而为实现联合国可持续发展目标做出贡献。

在专题“供电和电力牵引设备”框架内, 主持方俄铁向与会者介绍了铁组备忘录《关于铁路



“铁路线路综合诊断”专题专家会议审议各项议程  
(2023年9月21-22日, 铁组委员会, 视频会议)

牵引变电所、变压器和铁路牵引供电系统线性装置6-35kV交流断路器最佳参数的建议》第一版修订草案，该备忘录适用于铁路牵引变电所、变压器和铁路牵引供电系统线性装置（特别是分区所、并联点和自耦变压器点）6-35 kV的交流断路器，并为其最佳参数提供建议。铁组第五专门委员会例会核准了上述备忘录。



“钢轨及钢轨扣件、无缝线路和工务机械化综合问题研究”专题专家会议（2023年10月4-6日，铁组委员会，视频会议）

关于专题“铁路机车车辆，对其各部件的技术要求”分两个分专题开展工作：

- 分专题“机车”；
- 分专题“车辆”。

在分专题“机车”框架内，与会者继续研究了匈铁（客运）编制的铁组建528备忘录《制定用于确定新客运机车车辆（动车）环保排放要求的技术标准建议（针对欧洲1435mm轨距铁路编制）》第一版草案。该材料包含欧洲1435mm轨距铁路基本要求和运行条件的信息，以及新客运车辆的主要技术数据。该专门委员会例会核准了上述备忘录。

与会者研究了由主持方俄铁提交的铁组建688备忘录《关于在其技术维护系统中合理组织使用机车诊断的建议》第三版草案。其中指出，现行的用于确定机车计划维护保养频率和范围的方法，需要根据机车设备实际技术状态更精细化地进一步完善。因此，机车维护和修理的任务不仅应包括故障部件和组件的修复，还应尽可能地预防故障。铁组第五专门委员会例会核准了上述备忘录。

阿（塞）铁代表提交了题为《巴拉贾里机务段》的演示材料。材料中介绍了机车车轮仿



“钢轨及钢轨扣件、无缝线路和工务机械化综合问题研究”专题专家会议审议各项议程（2023年10月4-6日，铁组委员会，视频会议）

形、轮对压装、调车的操纵、电池充放电装置以及供砂系统、拖车和轮对轴检查站等设备的相关信息。

铁组加入企业西南交通大学提交了题为《高速列车长期服役动力学性能跟踪测试》的演示材料。材料中介绍了有关长期服役动力学问题、动力学性能研究方法、轮轨关系检测与评估的信息。

在分专题“车辆”框架内，主持方俄铁提交了《机车车辆诊断系统开发的主要方向》信息材料。该材料提供了有关在货运机车车辆运行期间使用的机车车辆诊断系统的功能信息，以便识别其故障前状态。

与会者研究了关于修订约+建515备忘录《走行部分可采用1435mm/1520mm轨距两种轮对的货车》（1999年1月1日，第一版）的提案。

俄铁代表提请注意，需要对约+建515备忘录进行全面修订，为此有必要确定该备忘录中参照铁盟备忘录的相关性，需要将该备忘录应用在1668mm轨距铁路并反映货车在1668mm轨距铁路上运行的技术要求。还指出，约+建515备忘录文本中未参照铁组备忘录。

匈铁（客运）代表请与会者注意，考虑到欧盟成员国铁路机车车辆的技术要求受欧盟铁路互联互通技术规范（TSI）的约束，并且对所有欧盟成员国是强制性的，因此，在编制和修订欧盟成员国1435mm轨距区段国际联运（客、货运）铁组备忘录时，必须参考TSI的相关要求。

根据对铁组备忘录一览表的分析，俄铁建议并得到专家会议支持，即在2024年修订铁组约514备忘录《轴箱体的统一》（2006年4月28日，第三版）、铁组建514/1备忘录《1520mm轨距货车轴箱和滚动轴承的统一》（2008年11月6日，第一版）和铁组约514/2备忘录《关于统一国际联运车辆滚动轴承类型和基本尺寸的规定》（2005年4月29日，第二版）。



铁组基础设施和机车车辆专门委员会工作机构



“钢筋混凝土轨枕、岔枕，道岔及其诊断”专题专家会议会场（2023年10月10-12日，铁组委员会，视频会议）

在专题“将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案草案（IRS）”框架内，由于铁盟和铁组之间的交往暂时中断，2023年没有开展专家工作。铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十七次会议核准了“铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案草案”铁组/铁盟共同工作组办事细则修订版。

## 3.6 编码和信息技术

铁组编码和信息技术常设工作组2023年的工作根据工作计划和铁组铁路总局长（负责代表）会议决议而开展。

在完成自身主要任务过程中，编码和信息技术常设工作组与联合国欧经委、联合国贸易便利化与电子商务中心及铁组加入企业开展合作，进一步发展欧亚铁路联运货物运输信息跟踪技术。

### 第1专题“编码和信息技术”

#### 建立铁组成员国铁路业务单位数据库

2023年3月份专家会议收到了哈铁有关铁组成员国铁路业务单位数据库要求草案的提案，在2023年3月份举行的专家会议上，与会者就编制备忘录的合理性问题表达了意见，认为该备忘录应包含备忘录结构的条款，该条款规定铁组成员国铁路业务单位数据库的管理和访问级别（角色）。

在10月份专家会议上，收到了白铁关于哈铁提案的意见和建议。

在编码例会（2023年11月）上，编码和信息技术常设工作组专家向与会者通报了铁组各专门委员会就建立铁组成员国铁路业务单位数据库问题的立场。同时，哈铁提交了备忘录草案，该草案包含其结构的条款，该条款规定铁组成员国铁路业务单位数据库的管理和访问级别（角色）。

#### 修订《铁组/铁盟管理企业代码办事细则》

在2022年10月份的会议上，与会者认为，在恢复铁组与欧洲铁路署和铁盟的合作后适宜就该专题开展进一步的工作。

编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）参加者将信息备案，并商定在恢复铁组与上述两个组织合作后，将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

#### 将铁组/铁盟约920、约920-1、约920-2、约920-13和约920-14共同备忘录改编为国际铁路技术方案

根据铁盟2022年5月4日正式信函，该组织暂停与铁组开展合作，包括在两组织恢复合作前暂停将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案的后续工作。

编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）参加者将信息备案，并商定在恢复上述两个组织合作后，将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

#### 与铁盟的协作

根据铁盟2022年5月4日正式信函，该组织暂停与铁组开展合作，包括取消2023年举办铁组/铁盟“编码和信息技术”共同工作组第75次会议。

铁盟代表未参加2023年举行的编码和信息技术常设工作组第1专题“编码和信息技术”专家会议。

### 第2专题“国际铁路联运无纸化货运技术”

#### 国际铁路联运（电子数据交换）货物运送和使用电子运输单据（电子运单）运送的信息跟踪

编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）确定，已拥有10个铁路有关电子数据交换的信息，并商定在《编码和信息技术常设工作组2023年工作结果报告》草案中公布上述信息。

#### 修订铁组备忘录：

——约+建943备忘录《利用UN/EDIFACT标准建立关于采用国际货协规定的国际货物联



铁组编码和信息技术常设工作组专家  
马里奥·马塔

运标准电子信息库》；

——**约+建944**备忘录《数据元分类码和编码一览表。根据国际货协规定的货运编码一览表数据库》。

专题主持方俄铁向编码和信息技术常设工作组专家会议（2023年10月）参加者通报了**约+建943**和**约+建944**备忘录草案的修改和补充事项的信息。

编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）商定了铁组**约+建943**和**约+建944**备忘录草案，并请编码和信息技术常设工作组专家分别将**约+建943**备忘录作为第十七版、**约+建944**备忘录作为第十六版提交第三十八次总局长会议核准。

### **修订IFTMIN电子信息技术规范**

在2023年3月份举行的会议上，俄铁提交了有关IFTMIN电子报文技术规范中涉及国际货约/国际货协运单和补送运单/随附文件方面的补充事项提案。

根据编码和信息技术常设工作组专家会议（2023年3月9-10日）决议，并根据白铁寄送的关于对**约+建943**备忘录补充示例的意见，即：在IFTMIN电子报文中传输货物重量数值信息时应以公斤为单位并以整数形式表示。2023年10月，俄铁开展了修订IFTMIN电子报文技术规范的工作。

在编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）上，专题主持方俄铁提交了IFTMIN电子报文技术规范汇总草案。编码和信息技术常设工作组例会商定了该技术规范。

### **编制有关采用XML或JSON格式，并使用Web服务描述电子单据和电子信息结构的方案草案**

俄铁向会议（2023年3月）参加者通报了如下工作成果信息，即：使用联合国贸易便利化与电子商务中心标准，对收集到的国际货协、国际货约/国际货协运单数据集开展研究工作，以便与联合国贸易便利化与电子商务中心专家和铁组编码和信息技术常设工作组会议参加者讨论意见。

俄铁通过2023年4月28日第ИСХ-1683/ЦИ号函件通报，准备与联合国贸易便利化与电子商务中心和联合国欧经委专家合作，并担任编制技术规范的专题主持方。

俄铁向会议（2023年10月）参加者通报了下列工作成果的信息，即：编制采用CEFACT标准XML格式的载有国际货协运单数据的电子报文技术规范和示意图（图形结构）草案。

在专家会议上，编码和信息技术常设工作组专家和联合国贸易便利化与电子商务中心（UN/CEFACT）专家讨论了未

解决的问题，并同意继续致力于建立多式联运参考数据模型（MMT RDM）最新数据集的工作，以便编码和信息技术常设工作组参加者编制采用CEFACT标准XML格式的载有国际货协运单数据的电子报文技术规范。

在编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）上，依据联合国贸



编码和信息技术常设工作组年度例会（2023年11月14-16日，铁组委员会，视频会议）

易便利化与电子商务中心（UN/CEFACT）多式联运参考数据模型（MMT RDM），俄铁提议着手编制有关规定使用XML或JSON格式电子报文技术规范的新备忘录草案，并主动担任专题主持方。

编码和信息技术常设工作组例会赞同了专家的工作成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

### **第3专题“办理国际财务清算时采用无纸化技术”**

#### **专题相关路提交根据电子单据、COACSU电子信息和其他方面办理财务清算的提案。**

在2023年3月份举行的会议上，联合国欧经委经济合作与贸易司区域顾问马里奥·阿波斯托洛夫和联合国贸易便利化与电子商务中心主席苏·普罗伯特向与会者通报，在联合国贸易便利化与电子商务中心设有从事财务核算业务的专家小组。联合国贸易便利化与电子商务中心支持该中心在该领域的两种电子报文：COACSU（商业帐户摘要报文“Commercial account summary message”）和CHACCO（会计科目表报文“Chart of accounts message”），以及贸易领域财务核算方面的数据参考模型。

编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）参加者将信息备案，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

### **第4专题“信息资源和信息远程通信基础设施安全”**

#### **积累在实施双边和多边跨境铁路运输过程中采用电子数字签名和可信第三方技术保证电子文件流转法律意义的经验，并对其进行汇总。**

在2023年9月份专家会议上，与会者听取了专题主持方白铁提交的有关双边通信中货运信息转换为电子运送单据，以及组织开展多边协作方案的成果材料。

俄铁代表向与会者展示了演示材料，并通报了有关根据具有法律意义的电子运送单据，保证组织和支持跨境电子协作新方向的2022—2023年活动情况。

与会者赞同了在该领域所开展的工作，并表示通过电子数字签名和可信第三方技术可以确保使用具有法律意义的电子运送单据，这将提高多边铁路联运（包括国际运输走廊）的效率和便利。与会者请专题主持方白铁和俄铁在双边铁路联运，以及在铁路承运人多边协作方面继续开展与使用具有法律意义的电子运送和其他运送单据相关的分析、研究和创新工作。

编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）赞同了专家的工作成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

#### **分析和发展使用可信第三方技术的项目，以便实施在国际联运中使用随附、海关和其他技术文件的任务，保证办理国际铁路联运的国家组织和企业的跨境协作**

在2023年9月份举行的专家会议上，与会者听取了专题主持方白铁提交的有关采用可信第三方技术项目的成果材料，该项目用于实施在国际联运中使用电子形式的随附、海关和其他技术文件的任务，保证办理国际铁路联运的国家组织和企业的跨境协作。



铁组委员会秘书阿基拉·基什在编码和信息技术常设工作组年度例会上致辞（2023年11月14-16日，铁组委员会，视频会议）

编码例会（2023年11月）参加者赞同了在国际联运中使用随附、海关和其他技术文件方面取得的工作成果，并坚信，发展国家组织和企业的跨境协作，以及扩大国际铁路联运电子随附文件清单将有助于加快和提高以客户为中心的服务导向。与会者请白铁和俄铁继续分析和发展使用可信第三方技术的项目，以便实施在国际联运中使用随附、海关和其他技术文件的任务，保证办理国际铁路联运的国家组织和企业的跨境协作。编码和信息技术常设工作组例会赞同了专家工作的成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

### **修订铁组建941-4备忘录《关于铁组成员国铁路公钥基础设施跨境协作标准技术规范的说明》中有关统计双边和多边跨境信息协作新方案和明确实际已完成的方案**

在2023年9月份举行的专家会议上，与会者将俄铁有关追踪实际完成的双边和多边跨境信息协作方案中变化的信息备案。

在报告期内，确定这些变化没有超出铁组建941-4备忘录《关于铁组成员国铁路公钥基础设施跨境协作标准技术规范的说明》规定的技术范围，因此，没有对备忘录进行更新。

与会者认为适宜继续开展进一步追踪新方案和明确实际完成的跨境信息协作方案的工作，以便修订铁组建941-4备忘录。如铁组成员国铁路公司核准了新方案，则切实实施包括多边协作在内的新方案。

编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）赞同了专家的工作成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

### **跨境协作方案标准库端口的运营和追踪，包括支持英文版。在跨境协作新方案投入长期运营的情况下，对端口中包含的技术和软件方案进行更新，以及上传已生效的规范性管理文件和涉及电子签名和可信第三方技术的的技术信息（标准和规范）**

俄铁代表向与会者通报了2022-2023年期间开展关于跨境协作方案标准库端口追踪的工作情况，包括支持英文版。编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）赞同了专家工作的成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

### **跟进并分析在欧盟和亚太地区国家实行的跨境电子协作领域的项目。编制关于考虑在可信第三方技术基础上开展跨境运输时新规范性文件及标准的建议书，包括将其上传跨境协作方案标准库端口**

在2023年9月份举行的专家会议上，专题主持方俄铁向编码和信息技术工作组专家提交了关于跟进和分析在欧盟和亚太地区国家实行的跨境协作领域项目的报告。

该报告特别注意到俄罗斯联邦关于电子签名的法律变化。允许在电子协作参与者之间的法律关系中根据这些参与者之间的协议使用外国电子签名，只要经认可的可信第三方或经认可的认证中心或上述协议双方授权的其他人员确认电子签名符合上述协议的要求，则承认外国



编码和信息技术常设工作组年度例会审议各项议程（2023年11月14-16日，铁组委员会，视频会议）

电子签名有效。该法律条款的生效将简化俄罗斯组织（国家机构、地方政府和俄罗斯联邦中央银行除外）与外国合作伙伴之间具有法律意义的跨境电子文件流转的组织工作。该报告介绍了欧亚经济联盟（欧亚经济委员会）在建立和发展跨境可信空间专门委员会工作框架内建立跨境可信空间的活动，特别是编制可信第三方服务试运行规划以及2023年开展试运行的情况。在亚太地区国家运输项目的框架内，注意到连接亚洲区域（主要是中国）与欧洲国家的众多运输走廊正在积极发展。



编码和信息技术常设工作组“编码和信息技术”和“铁组网站”专题专家会议  
(2023年3月6-7日，铁组委员会，视频会议)

在应用新的信息技术方面，研究了下列项目：

- 俄铁和远东航运集团（FESCO）一体化运输公司在符拉迪沃斯托克—莫斯科方向上发送集装箱班列时使用智能合同；
- 办理多式联运电子运输单据（俄铁、远东航运集团和“数字运输和物流”协会在国家电子运输单据信息系统中办理多式联运电子运输单据的试验项目）。

编码和信息技术常设工作组专家会议赞同了俄铁所开展的工作，并请专题主持路继续跟进和分析跨境协作领域的项目，包括对实施中的项目进行全面分析，并对铁路领域新技术的适用性进行评估。编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）赞同了专家工作的成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

**根据在国际铁路跨境运输中使用可信第三方技术的实践和积累的经验，修订约+建941备忘录《公共信息资源和远程通信信息基础设施安全》和建941-2备忘录《确保铁路运输信息安全的组织原则》**

在2023年9月份举行的专家会议上，专题主持方白铁向与会者通报，鉴于没有必要性，因此没有修订约+建941备忘录《公共信息资源和远程通信信息基础设施安全》和建941-2备忘录《确保铁路运输信息安全的组织原则》。

编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）商定将修订上述备忘录的工作列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

**研究并分析在铁路运输行业建立电子协作可信空间的新信息技术，包括有关使用可信第三方技术跨境验证的问题**

在2023年9月份举行的专家会议上，专题主持方俄铁提交了有关研发最新信息技术的资料，目的是为电子协作参与者之间建立一个可信空间。根据所获取的信息得出如下结论，即：欧亚经济联盟（欧亚经济委员会）和欧盟的法规，以及电子协作参与国的国家法律中所规定的唯一经过验证的技术就是使用可信第三方。此外，协作各方（俄铁、白铁、哈铁、立铁、拉铁、爱铁和蒙铁）签署的技术协议确定了可信第三方协作的办法、使用各种加密算

法，以及承认不同法律体系的电子协作参与者之间电子签名的办法。目前，正在研发多个国际电子协作项目，在其项目中使用协作双方的可信第三方技术以解决承认电子文件法律效力的问题。

在落实欧亚经济委员会理事会2014年9月18日第73号决议核准《在国家间信息协作中使用服务和具有法律效力的电子文件》，以及欧亚经济委员会理事会2016年9月27日



编码和信息技术常设工作组“编码和信息技术”和“铁组网站”专题专家会议  
(2023年3月6-7日，铁组委员会，视频会议)

第105号决议核准《跨境信任空间发展战略》工作的框架内，欧亚经济联盟一体化信息系统的可信第三方服务投入试运行。

除使用可信第三方的验证技术外，目前还没有获得新的跨境验证技术的信息。并且缺乏对应用的技术（区块链、分布式记账等）比传统技术具有优势的问题进行高层次分析。

编码和信息技术常设工作组例会赞同了乌（克）铁有关开发在跨境运输中传输具有法律意义电子文件的其他方法的提案。

乌（克）铁就该问题向编码和信息技术常设工作组专家提交提案，以便在编码和信息技术常设工作组下次专家会议（2024年9月）上进一步研究。

编码和信息技术常设工作组例会赞同了专家的工作成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

### **第5专题“货物和旅客联运信息跟踪。互联互通技术规范（TAF TSI 和TAP TSI）”**

根据铁盟2022年5月4日正式信函，该组织暂停与铁组开展合作，2023年未举办有关落实国际铁路货物和旅客联运互联互通技术规范（TAF TSI和TAP TSI）研讨会。

### **第6专题“铁组网站”**

#### **进一步完善铁组网站**

在2023年3月份和10月份专家会议上，编码和信息技术常设工作组专家向与会者通报了有关铁组网站维护工作的进展情况，并提交了InEks管理公司关于2023年1-9月《铁组网站维护和技术支持的工作报告》的材料。编码和信息技术常设工作组例会（2023年11月）参加者将上述信息备案，并决定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2024年工作计划草案。

## 3.7 财务和清算问题

2023年，铁组财务和清算问题常设工作组（下称“常设工作组”）的工作是执行总局长会议决议及常设工作组2023年工作计划。

2023年，以视频会议形式举行了2次国际旅客联运和铁路货物联运清算规则协约（下称“清算规则协约”）方代表会议，以及2次常设工作组专家组会议。

常设工作组的主要活动方向是进行旨在减少和清偿铁路间债务的工作。

根据清算规则，在报告期内常设工作组会议研究了清算规则协约参加方相互清算和债务状况问题，并形成了截至2023年1月31日和2023年7月31日的债务汇总信息。

2023年，常设工作组继续开展完善国际铁路联运清算技术和缩短运输清算期限的工作。

2023年期间，在专家会议和清算规则协约方会议上，商定了对现行清算规则的修改和补充事项，分别于2023年2月15日和2023年6月15日起生效。

为与国际客协第15条和国际客协办事细则第28条现行表述一致，2023年开展了清算规则第2.2.2项、第2.2.3项和第2.2.4项的修改工作。

2023年常设工作组就缩减清算单据编制和寄送期限问题开展了大量的工作。与此同时，由于一些不参加（包括长期不参加）常设工作组会议协约方的立场，使得会议一致通过决议的商定程序变得非常复杂。

在过去几年中，一些不参加常设工作组会议的协约方无故不同意会议通过的决议。这种情况导致不能及时对编制清算单据的办法及缩短清算单据寄送期限列入修改事项，且常设工作组无法完成总局长会议部署的缩短清算期限的任务。目前该问题具有重要的经济意义，因为缩短编制和寄送清算单据的期限就会缩短清算规则协约各方支付已完成工作和提供服务费用的期限。

尽管在一致通过决议方面存在困难，但2024年将继续开展缩短清算单据编制和寄送期限的工作。

截至2023年2月15日和2023年6月15日的最新版清算规则协约和清算规则及其全部附件已上传至铁组网站。

铁组委员会收到关于铁组国际旅客联运和铁路货物联运相互清算信息手册的修改事项后，及时在铁组网站上进行了公布。该信息手册包含清算规则协约参加铁路提供的清算机构最新法定地址信息和其他必要信息。

2023年与铁盟的财务清算合作暂时中止，铁组/铁盟财务和清算问题共同研讨会未能举行。

在报告期内，由于未收到协约方的申请，因此未召集清算规则协约参加路间相互清算调解委员会会议。



铁组财务和清算问题常设工作组专家  
昆卡·基尔科娃



国际旅客和铁路货物联运清算规则协约方授权代表会议  
(2023年2月28日至3月3日，铁组委员会，视频会议)

## 3.8 铁路运输领域职业教育/培训问题

铁组铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组（下称“临时工作组”）根据铁路合作组织（铁组）第四十三届部长会议（2015年6月2-5日，蒙古国，乌兰巴托）决议而成立。

临时工作组成员：哈萨克斯坦交通部、俄罗斯联邦运输部、格鲁吉亚铁路股份公司（格铁）、哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）、韩国铁道公社（韩铁）、摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）、俄罗斯铁路股份公司（俄铁）、乌兹别克斯坦铁路股份公司（乌[兹]铁）、乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）、北京交通大学、西南交通大学、俄罗斯交通大学、CTM有限公司、PLASKE股份公司，以及作为观察员（相关方）的阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）、匈牙利国家铁路股份公司（匈铁）、塔吉克斯坦铁路国家单一制企业（塔铁）和集装箱运输公司。

自2024年起，乌克兰方面的代表乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）人事和人才政策发展部副部长塔马拉·克里沃罗特担任临时工作组主席；2020年至2024年临时工作组主席由谢尔盖·米亚姆林教授（技术科学博士）担任；铁组加入企业俄罗斯方面代表俄罗斯交通大学叶甫根尼·扎列奇金担任临时工作组的副主席。乌克兰方面根据《铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组办事细则》第四条第1款向乌克兰社区、领土和基础设施发展部提交了临时工作组主席职务和临时工作组主席候选人的确认函。

报告期内，以视频会议的形式举行了三次临时工作组会议：临时工作组第二十五次会议（2023年7月11-13日，华沙，铁组委员会）、临时工作组第二十六次会议（2023年11月20-22日，华沙，铁组委员会）和临时工作组第二十七次会议（2024年3月12-14日，华沙，铁组委员会）。根据临时工作组会议的结果，通过了相关决议，决议由全体授权参会者商定。

临时工作组开展了与铁组学院职能相关文件草案的编制工作，这些文件旨在对采用协调既有国际铁路运输的铁组标准法律文件问题的职业教育和培训的常用方法提供组织和方法保障。

### （1）铁路运输领域职业教育/培训问题的试验项目。

临时工作组成员在人员教育和培训领域开展了试验项目。

临时工作组成员-哈萨克斯坦铁路股份公司（哈铁）在企业培训领域进行了哈铁生产人员培训，生产大师/教员的发展模块化大纲和对哈铁总工程师的“一线”模块化培训。

哈铁计划邀请相关临时工作组成员以专家身份参加类似的发展领先专业模块化大纲项目。

临时工作组成员认为宜将上述的哈铁大纲赋予铁组标准大纲的地位。

### （2）在职业教育/培



第三十八次总局长会议听取关于铁路领域职业教育/培训问题临时工作组工作报告（2023年4月19日，华沙）

训领域交流最优实践。

临时工作组成员—PLASKE股份公司继续系统地开展了马拉松活动，该活动包括10场热点主题网络研讨会，主题涉及危险货物运输组织、保险和货物加固、清关、清算办法、交易融资以及《2020年国际贸易术语解释通则》规则的应用问题。2023年上半年，148名学员顺利完成了铁路运输模块和多式联运方面的培训，并在课程结束时获得了国际货运代理协会联合会传统大纲的培训结业证书。

2023年5月22-23日，在巴库举行了第十四届敖德萨国际培训研讨会。与会者就“运输单证和数据在不同运输方式与司法管辖区之间的交换”这一主题交流了经验。讨论的议题是关于数据的数字化转型问题和应用联合国CEFACT标准的前景问题。这些数据包含在国际货协框架内铁路和渡轮运输中使用的铁路提单和货物随附文件中。基于多式联运数据参考模型，这些标准可简化贸易、运输和电子商务交易。

在本次研讨会的框架内，铁组成员国铁路的代表：阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、乌克兰以及土耳其签署了《在选定的经路上组织开展试验项目时在经营者之间采用国际货协、国际货约/国际货协电子运单的相互谅解备忘录》。此外，吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦的代表也参与了备忘录问题的讨论。第十五届研讨会计划于2024年6月11-12日在哈萨克斯坦阿克套以混合形式举行。可以通过以下链接（registerSemTTFAktauJune2024）注册参加此活动。

临时工作组成员继续开展了交流职业教育和培训领域最优实践的工作，该工作旨在获取新的专业知识、技能和技巧，保持职业交流，并利用先进的信息技术等，以便提高铁组成员国铁路公司员工的工作质量。

### （3）维护铁组信息网络资源。

根据铁组第五十届部长会议（2023年6月13-16日，韩国，釜山）决议通过，自2023年8月1日起生效的《铁路合作组织（铁组）铁路运输职业教育和培训领域信息网络资源的规定》和

《铁路合作组织（铁组）铁路运输职业教育和培训领域信息网络资源编辑委员会的工作规定》，临时工作组成员协商对铁组职业教育和培训领域信息网络资源（以下——“铁组信息网络资源”）进行以下信息的填充。

- 由铁组核准的铁组学院职能的相关文件；
- 试验教育项目；
- 教育和培训领域的最优实践；

——根据铁组部长会议决议通过的最新版本铁路运输领域职业教育/培训问题《铁组词表》；



铁组铁路领域职业教育/培训问题临时工作组第二十五次会议  
（2023年7月11-13日，铁组委员会，视频会议）

——临时工作组的成立历程及成员。

临时工作组成员PLASKE股份公司作为职业教育和培训领域铁组信息网络资源的开发和维护工作的主持方，根据临时工作组成员（哈萨克斯坦交通部，俄罗斯交通大学）所提交的建议对铁组信息网络资源进行维护和更新。

网址：<http://osjd.plaske.com>。目前进行了结构划分，并上传了下列铁组材料和信息：

- 包括已通过修改和补充事项的《铁路合作组织章程》（截至2021年11月1日）；
- 包括已通过修改和补充事项的《铁组委员会办事细则》（截至2021年11月1日）；
- 包括已通过修改和补充事项的《铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组办事细则》（第三版）（截至2021年11月1日）；
- 《铁路合作组织学院章程》；
- 《铁路合作组织（铁组）职业教育和培训领域文件卷宗的管理办法》；
- 最新版本铁路运输领域职业教育和培训问题《铁组词表》；
- 临时工作组的成立历程及成员；
- 试验教育项目；
- 教育和培训领域的最优实践。

(4) 临时工作组筹备的以下文件。

鉴于在铁组第五十届部长会议（2023年6月13-16日，韩国，釜山）上未商定临时工作组编制的文件，为此临时工作组参加者决定将《对铁组学院院长职位候选人的资格要求》草案（主持方：俄铁）和《对铁组学院副院长职位候选人的资格要求》草案（主持方：俄铁）提交铁组领导机构核准。

铁组临时工作组成员—乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）再次提交了关于授权铁组学院和课程所有者间使用铁组批准的培训方案的示范协议草案。临时工作组成员决定2024年将开展该草案的相关工作。

根据铁组委员会主席提议，向临时工作组成员寄送了关于重审铁组学院职能的基本原则和方法的建议，以及铁组学院和铁组委员会的相互协作，即：成立铁组职业教育/培训问题常设工作机构（铁组专门委员会或铁组常设工作组。注：临时工作组2018年曾提出成立常设工作组）、铁组学院的拨款机制、铁组学院的领导（应为铁组委员会工作人员）以及铁组学院具有网络性质的建议。

如收到铁组委员会主席关于修改有关铁组学院职能的铁组已核准文件的建议，则临时工作组将在2024年对其进行研究。

临时工作组筹备以下文件：

- 铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组工作报告草案（2023年7月-2024年3月）；
- 铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组2024年工作计划，该计划由铁组部长会议成员和铁组铁路总局长（负责代表）会议成员授权代表联席会议（2023年12月5日-8日，华沙，铁组委员会，视频会议）核准；
- 临时工作组2025年及以后年度的工作纲要草案，该草案拟提交铁组领导机构商定并核准；
- 铁组领导机关有关铁路运输领域职业教育/培训问题的决议草案。

4.

# 铁组委员会的 经营活动



## 4.1 出版活动

2023年，根据工作计划出版了英文、中文和俄文三种语言的《铁组通讯》杂志。杂志出版的总份数为2800份，每期均采用全部三种语言出版。同时，对实际工作进行了扩展，将电子版杂志发送给收件人。

在报告年度内，出版材料的选题不仅反映了铁组部长会议、总局长会议、铁组工作机构和共同工作组会议的主要决议，也反映了铁组成员、观察员、加入企业和其他铁路公司各个方面的活动情况。

必须指出，铁组参加者和合作伙伴对于在《铁组通讯》杂志上发表文章和材料、在发展信息协作和经验交换方面开展合作的兴趣逐年增长，因此关于铁组会议和活动的资料数量也相应提高。

2023年，《铁组通讯》按照订阅情况并根据欧亚大陆各国铁路运出版物免费交换的办法寄送铁组成员国各运输部委和各路、铁组观察员和加入企业、国际组织和个人。

2023年11月，在联邦国家预算职业进修机构《铁路运输教育教学方法中心》组织的第七届“交通2023”国际出版物竞赛中，以三种文字出版的《铁组通讯》获得“最佳期刊”的提名，铁组因此荣获荣誉证书。

除在铁组工作框架内举行的会议外，还在运输领域的下列线下和以混合形式举行的国际活动期间分发了《铁组通讯》和印刷材料：TRACECA政府间委员会第六次会议（2月10日，格鲁吉亚第比利斯）、联合国亚洲及太平洋经济社会理事会关于加快亚太区域铁路数字化转型高级别区域会议（4月5-6日，印度新德里）、跨欧亚运输国际协调委员会国际会议、俄罗斯交



“变革时代的铁路部门与取得技术独立的条件”平行研讨会（2023年8月24日，圣彼得堡）

通大学和交通大学协会“交通可持续发展的创新：物流作为一门专业学科和领域”（4月11日，俄罗斯莫斯科）、2023年国际运输论坛“交通促进可持续经济”（5月24-26日，德国莱比锡）、第一届国际里海论坛“运输与物流”暨第20届里海国际运输、运输和物流展览会-“TransLogistica Caspian 2023”

（6月1-2日，阿塞拜疆巴库）、铁路工作日国际展览会（6月5-7日，捷克奥斯特拉瓦）、EXPO1520第十一届国际铁路沙龙“PRO//交通博览会”（8月24-25日，俄罗斯圣彼得堡）、多式联运与物流论坛（9月13-14日，土耳其伊斯坦布尔）、第15届国际铁路博览会“TRACO”（9月19-22日，波兰格但斯克）、捷克共和国铁路开放日（9月23日，捷克博胡明）、第十二届国际博览会“Electro Trans-2023”

（9月27-29日，俄罗斯莫斯科）、第32届跨欧亚运输国际协调委员会全体会议（10月17-18日，俄罗斯莫斯科）、第四届第比利斯丝绸之路国际论坛（10月26-27日，格鲁吉亚第比利斯）、“蒙古国运输周2023”论坛（11月6-8日，蒙古乌兰巴托）、波兰Trans Logistica展览十周年（11月7-9日，波兰华沙）、运输周展览（11月15-17日，俄罗斯莫斯科）、欧亚经济联盟和跨欧亚运输国际协调委员会联合圆桌会议“欧亚运输走廊物流基础设施和服务的发展”

（12月6日，俄罗斯莫斯科）、第四届铁路大会（12月15日，俄罗斯莫斯科）等。

随着铁组工作机构工作向线下形式过渡，以及随着铁组委员会代表以线下形式参加的国际活动数量增多，对铁组委员会出版的印刷材料的需求量也增加了。

继续与铁组成员国和观察员的出版社及科学出版机构开展了信息交换合作：《白俄罗斯铁路人》（白俄罗斯）、《国际铁路杂志》和《国际铁路公报》（英国）、铁路工程师、LOK杂志、Signal&DRAHT、铁路与交通技术杂志、铁路出版社和Deine Bahn（德国）、《汽笛》、《哈萨克斯坦Trans-Express》（哈萨克斯坦）、《世界铁路》杂志（中国）、《俄铁-伙伴》、《Eurasia-Vesti》、《世界铁路》、《运输世界》、《运输创新》、铁路运输教育教学方法中心（俄罗斯）、路线与道路（法国）、“金战车”国际奖组委会（俄罗斯）、《铁路通讯》、《铁路报告》、国际铁路展览会“TRAKO”组委会



铁组委员会副主席隋瑞政发表致辞  
（2023年8月24日，圣彼得堡）



铁组委员会以三种文字出版的《铁组通讯》杂志在“交通-2023”第七届国际出版物大赛上荣获“最佳期刊”奖。



在捷克博胡明机务段举办的捷克国家铁路节隆重庆祝活动（2023年9月23日）



“TPAKO-2023”国际铁路展期间举行的机车车辆露天展示（2023年9月19-22日，波兰，格但斯克）



铁组委员会代表团参加2023年6月5日至7日在捷克俄斯特拉发举行的国际铁路展览会·铁路商务日活动

（琥珀博览会，波兰）、《干线》（乌克兰）、国际运输展览会IT-Trans组委会（德国卡尔斯鲁厄）、《铁路工人周刊》（捷克）等。

除出版杂志外，还完成了如下工作：

——准备和推出《铁组铁路运输走廊》、《铁路合作组织》和《铁组历史》立体移动广告。

——用俄、中、英三种文字编辑出版并在铁组网站发布《2022年铁组工作报告》

——用俄、中、英三种文字出版铁组信息手册（每年两次）并在铁组网站上及时进行更新。

——与铁组运输政策与发展战略专门委员会用俄、中、德、英四种文字共同出版《铁组2022年铁路行业统计资料简报》。

——在铁组网站发布并印刷当年铁组会议日历计划。

——与铁组运输政策和发展战略专门委员会工作机构继续编写《提高欧亚大陆国际铁路运输边境站（交接站）工作效率》小册子。

——继续管理俄、中、英文铁组网站。

2023年上半年继续与铁盟术语小组开展联合工作，分别于4月、5月和6月举行了三次视频会议，随后因铁盟组织机构和人员发生变化和术语小组撤销而停止。关于这一领域下一阶段的工作铁盟正在研究，研究结果将另行通知铁组委员会。

在与铁盟合作的框架内，编辑部的代表参与了编制铁路主题词表工作，以便在国际合作方面，在铁路运输各领域将其翻译成工作语言时使用的术语得到统一和标准化。



“创新—为交通可持续发展。作为科学与职业活动的物流”国际大会（2023年4月11日，莫斯科，跨欧亚运输国际协调委员会秘书处，视频会议）

## 4.2 财务活动

铁组委员会2023年的财务活动是根据部长会议通过的预算以及《铁组委员会预算收支计划、核算和决算办法》进行的。



具有纪念意义的铁组第五十届部长会议审议铁组委员会预算（2023年6月13-16日，韩国，釜山）

5.

# 观察员和加入企业 参加铁组工作



## 5.1 与观察员的合作

截至2023年底，铁组共有下列5个观察员：德国铁路、希腊铁路、法国铁路、塞尔维亚铁路和俄铁客运公司。

铁组与观察员保持经常性沟通联系。铁组最重要的工作方向之一就是推广和扩大铁组基本文件的适用范围，巩固和发展与现有观察员的合作，并吸引新成员加入铁组。

观察员主要参与有关完善国际货协及其办事细则、铁路运输跨境实践、编制铁组铁路货运站一览表、组织国际联运集装箱运送、改善国境站工作、商定旅客列车运行图和编组顺序表、在发展售票新技术的背景下组织出售乘车票据、国际铁路联运中的货运无纸化、编制技术性备忘录，以及运价和商务等方面工作。



ICE4高铁列车在科特布斯的新中心进行计划内技术维护（德铁照片）。

## 5.2 与铁组加入企业的合作

公司以铁组加入企业身份参与铁组活动的形式，反映了铁组务实的特点，铁组与任何国家企业的合作都是开放的，无论其开展哪一领域的活动，无论企业所有制形式或企业类型。能否以铁组加入企业身份开展合作的主要条件之一是企业提交有意成为加入企业的申请。第四十届部长会议决定铁组加入企业不仅可以参加总局长会议设立的铁组工作机构的工作，也可以参加铁组部长会议设立的铁组工作机构工作。



铁组加入企业代表在铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十七次会议上

过去，铁组加入企业主要是运输建设和服务等领域以及技术设备生产企业的铁路供应商。近年来，越来越多诸如特许承运人、机车车辆经营人或代理公司等成为了铁组加入企业。因此，加入企业越来越多地参与货物和旅客运输工作，并希望参与运输法问题的研究。

由于未能一致同意某些国有铁路公司的所属国家成为铁组成员，因此这些国有铁路公司以铁组加入企业的身份与铁组开展合作。铁组加入企业不仅参加了铁组工作机构的工作和会议，而且在某些情况下还成为了这些活动的组织者。铁组加入企业的代表定期参加铁组铁路总局长（负责代表）会议。

2023年，铁组与铁组加入企业开展了下列合作：

铁组铁路运输领域职业教育培训临时工作组（以下简称“临时工作组”）成立于2015年，成员包括2个铁组部长会议成员、8家铁组铁路和5家铁组加入企业。临时工作组副主席由铁组加入企业俄罗斯交通大学代表担任。2023年全年，临时工作组共召开了3次会议。

与铁组签订有效合作协议的铁组加入企业数量逐年变化。到2023年末，加入企业数量达到34家。



6.

# 与国际组织的合作



## 6.1 与联合国欧洲经济委员会（联合国欧经委）的合作

2023年，铁组在联合国欧经委内陆运输委员会（UNECEITC）多个工作组的职权范围内与联合国欧经委（UNECE）开展合作。



UNECE

铁组委员会委员继续参与以下工作组的活动：

- 铁路运输（SC.2）；
- 运输趋势和经济（WP.5）；
- 运输统计（WP.6）；
- 危险货物运输（WP.15）；
- 多式联运（WP.24）；
- 与运输有关的海关问题（WP.30）；

在工作组会议上，代表们讨论了铁组成员国关心的下列问题：

- 发展国际运输，包括便利过境的措施；
- 使用国际货约/国际货协统一运单；
- 协调各种铁路运输系统的运营条件；
- 协调RID和国际货协中涉及危险品运输的相关法律文件。
- 修改和制定联合国关于国际铁路货物运输中有关海关程序和便利国际跨境旅客和行李运输条件公约的实际应用规则；
- 在泛欧铁路网项目框架内发展合作；
- 确定定义“国际铁路客运枢纽”概念所需的技术和运营参数等。



铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇发表讲话（2023年2月21日，日内瓦，万国宫）

## 6.2 与联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（联合国亚太经社会）的合作

应联合国亚太经社会邀请，铁组参加了加快亚太地区铁路数字化转型地区高级别会议（2023年4月5-6日，印度新德里）。本次会议由联合国亚太经社会和印度铁路联合举办。



铁组委员会主席在第一场会议上作了报告。他在讲话中详细介绍了铁组活动的主要方向，以及该组织在发展和扩大国际铁路运输，主要是泛亚地区的铁路运输中所发挥的作用。此外，还向与会者介绍了多式联运和混合运输的发展情况，考虑到运输集装箱化程度的提高，便利过境程序和与查验部门的协作，使用国际货协铁路运单经过与水路区段相连的多个铁路区段运送货物，赋予国际货协铁路运单物权凭证、铁路货运数字化等功能。

在铁组—联合国亚太经社会联席会议的框架内，与会者听取了铁组编码和信息技术常设工作组在国际铁路货物运输无纸化技术方面开展的工作，以及信息资源和信息通信基础设施的安全，制定和更新铁组约束性和建议性备忘录，在此基础上实施国际铁路货物运输无纸化技术。还提供了有关国际货协和国际货约法律领域报文标准和格式的信息，并提供了实例，无纸化文件管理在双边和多边跨境运输过程中的法律意义的发展基于可信的第三方技术等。

根据会议结果，联合国亚太经社会秘书处提出了一个区域战略项目，以加速亚太区域铁路运输的数字化转型。所提出战略项目的关键组成部分包括其愿景、结果、目标、优先领域、跨界问题以及实施和追踪，这些将得到进一步研究。

所提出战略的愿景是提高交通运输的可持续性，以支持落实2030年可持续发展议程，确保增加铁路货运和客运量，减少交通运输产生的温室气体排放，以应对气候变化。

目标包括为正在进行的铁路数字化计划提供连贯性和动力；开发生态系统以充分利用铁路数字化的潜力；提高铁路的性能、通过能力、可靠性、安全性和保障性；提高客户服务质量，包括商业经营便利度；通过合作伙伴关系为铁路数字化创造协同效应；确保对铁路数字

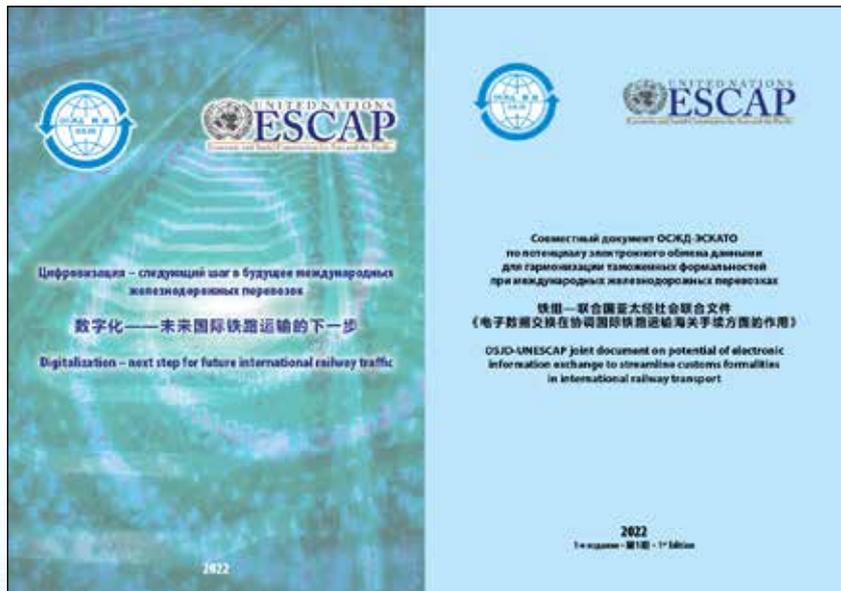


联合国亚太经社会关于加快亚太地区铁路数字化转型高级别区域大会听取铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇发言（2023年4月5日，印度，新德里）

化的高度政治支持。确定了铁路数字化的八个优先领域，以及这些领域的区域合作机会。

应联合国亚太经社会秘书处的邀请，铁组参加了2023年4月25日和26日在联合国驻哈萨克斯坦阿拉木图办事处办公室举行的北亚和中亚铁路与联合运输数字化转型研讨会。

应联合国亚太经社会秘书处的邀请，铁组参加了2023年12月6-7日举行的陆运港口和多式联运专家会议（曼谷，视频会议）。铁组代表团作了题为“铁组在发展多式联运方面的活动”的演示材料，并介绍了有关《铁组运输信息手册：联合运输、多式联运、驮背运输》的编制情况，其中包括：多式联运相关术语和关键问题的说明，该信息手册由联合国亚太经社会、铁组加入企业俄罗斯交通大学和PLASKE股份公司专家咨询组，并在铁组货物运输专门委员会工作机构参与下组织编制的。



为了开发国际铁路运送协调海关手续实现电子数据交换的潜力，2022年12月出版了铁组—联合国亚太经社会共同文件《数字化—未来国际铁路运输的下一步》。

## 6.3 与国际铁路运输政府间组织的合作

2023年，铁组和国际铁路运输政府间组织以信息交流和参加组织框架内活动的形式开展了合作。

铁组和国际铁路运输政府间组织双方领导于1991年6月5日签署的合作协议，以及于2003年2月12日签署的《铁组和国际铁路运输政府间组织之间的合作：共同观点》文件（铁组第三十一届部长会议[2003年6月17-20日，格鲁吉亚第比利斯]赞同）是双方合作的基础。



2023年3月，铁组委员会主席和国际铁路运输政府间组织秘书长沃尔夫冈·库珀在铁组委员会举行了工作会晤，双方在会晤中讨论了工作现状及两个组织间合作的发展前景。特别是，国际铁路运输政府间组织方面介绍了关于实施《国际铁路运输公约》新附件H《国际联运列车安全运行统一条例》工作的进展情况、《移动设备国际利益公约》关于铁路机车车辆特定问题的卢森堡议定书实施情况以及国际铁路运输政府间组织法律事务和国际合作委员会的活动情况。铁组通报了正在开展的工作信息和在铁组框架内通过的决议，包括接受老挝加入本组织及加入国际客协和国际货协的情况。

考虑到复杂的国际形势，双方交流了有关国际铁路运输状况的现有信息，并就开展互利合作以促进两个组织成员国铁路运输的利益和发展发表了意见。

2023年，铁组和国际铁路运输政府间组织在国际旅客运输和货物运输领域继续开展了完善和采用国际法律文件条款的合作并交换了信息。

铁组和国际铁路运输政府间组织继续在《危险货物运送规则》领域开展合作。铁组成员的专家和铁组委员会的代表参加了《国际铁路危险货物运送规则》专家委员会和危险货物运输工作组（WP.15）共同会议，以及《国际铁路危险货物运送规则》专家委员会会议，会上讨论了包括协调《国际铁路危险货物运送规则》和《国际货协》有关危险货物运送的法律文件等问题。

在铁组和国际铁路运输政府间组织法律合作问题框架内，赋予了铁组国际铁路运输政府间组织法律事务和国际合作委员会常驻观察员地位。委员会代表参加了2023年11月举行的法律事务和国际合作委员会第五届会议。会议为纪念《国际铁路货物运输公约》实施130周年和《国际铁路旅客运输公约》实施95周年举办了隆重的庆祝活动，与会者重点关注了这些法律文件的应用经验和进一步发展的前景。

2023年，铁组和国际铁路运输政府间组织继续开展了基础设施和机车车辆技术要求方面的合作并交换了信息，国际铁路运输政府间组织技术专家工作组（WG TECH OTIF）和铁组基础设施和机车车辆专门委员会也开展了共同工作。

2023年，举行了三次国际铁路运输政府间组织技术专家工作组（WG TECH）会议和一次技术委员会例会。在专家会议框架内研究并完善了修订货物运输远程信息处理统一技术规范相关的问题。还继续讨论了机车车辆登记簿专题和访问登记簿数据库事宜。铁组委员会代表参加了该工作组的两次会议。

国际铁路运输政府间组织代表以视频会议形式参加了铁组基础设施和机车车辆专门委员会例会，该代表还向与会者通报了有关会议成果。



铁组与国际铁路运输政府间组织举行工作会晤  
(2023年3月21日，铁组委员会)

## 6.4 与国际铁路运输委员会的合作

2015年6月4日在乌兰巴托（蒙古）签署的《铁路合作组织（铁组）和国际铁路运输委员会合作备忘录》是两个组织开展合作的基础。

根据上述文件，铁组和国际铁路运输委员会在以下方面开展合作并就所开展的工作交换信息：制定旨在简化欧亚大陆国际铁路运输跨境手续措施；完善和编制协调国际铁路联运旅客和货物运输的法律文件；发展多式联运；组织联合运输、欧亚联运中的大吨位集装箱运输、集装箱内的邮包运输以及采用国际货约/国际货协运单的货物运输。

2023年，铁组和国际铁路运输委员会未开展“协调国际货约/国际货协运输法”共同项目的工作，包括国际货约/国际货协工作组会议。

两个组织继续开展了扩大国际货约/国际货协运单适用范围的工作。特别是于2023年1月18日以视频会议形式举行了铁组、国际铁路运输委员会、TRACECA（欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊）和铁盟关于在TRACECA一些铁路特定径路上采用国际货约/国际货协电子运单的共同研讨会。在研讨会上，与会者研究了采用国际货约/国际货协运单的法律和技术要求，分享了采用国际货约/国际货协运单作为海关文件的现有经验，并讨论了包括数字化和电子信息交换方面现有实践等问题。



## 6.5 与跨欧亚运输国际协调委员会的合作

根据铁组和跨欧亚运输国际协调委员会合作协议，两组织在铁组运输政策和发展战略专门委员会、运输法专门委员会、货物运输专门委员会以及编码和信息技术常设工作组的活动框架内开展了协作。

根据上述专门委员会工作计划，跨欧亚运输国际协调委员会专家参与以下方面的工作：国际铁路货物运输的过境便利化问题、国际货物联运数字签名的应用和法律意义以及以下专题“组织欧亚联运大吨位集装箱运送”、“制定并落实完善运输走廊运输及其发展的综合措施”、

“开展有关组织采用国际货约/国际货协统一运单的货物运送工作”、“完善运输过程的法律框架”和“发展铁路邮件运输”等。

2023年10月17日，庆祝跨欧亚运输国际协调委员会成立30周年的第三十二次全体会议在莫斯科举行。来自欧亚20个国家的部门、公司和组织的250余名代表，以及铁组委员会等国际协会和组织的负责人及代表参加了会议。

会议指出，铁路运输的结构性变化、运输和物流链的重组、多式联运的发展以及新的跨部门和国际联盟的建立，极大地扩大了该委员会参与者的构成。跨欧亚运输国际协调委员会“合作、协作、共赢”的原则在欧亚交通运输发展的多个阶段屡屡显示出其有效性和无可替代性。来自中国、韩国、伊朗、印度和东南亚国家的会员和嘉宾出席，并对这个卓有成效的行业务实对话平台表示赞赏。

铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇先生在祝贺跨欧亚运输国际协调委员会成立30周年的贺词中指出，该组织为发展跨欧亚运输以及与铁组合作做出了巨大贡献。鉴于跨欧亚运输国际协调委员会领导为发展与铁组合作所做出的巨大贡献，（铁组委员会）向其颁发了铁组荣誉证书。

会议期间，跨欧亚运输国际协调委员会吸纳了新会员：

- 中国国际货运代理协会（CIFA）；
- 印度货运代理协会联合会（FFFAI）；
- LX PANTOS（韩国）；
- ISACO 集团（中国）；
- WEISA国际货运代理有限公司（中国）；
- TIETIE物流有限公司（中国）。

因此，考虑到上述变化，考虑到上述变化，跨欧亚运输国际协调委员会目前包括来自19个国家的79名成员。

跨欧亚运输国际协调委员会与铁组合作活动中最重要的优先事项是发展东西和南北运输走廊，以及经过亚速海黑海流域海



铁组代表在“创新—为交通可持续发展。作为科学与职业活动的物流”国际大会发言（2023年4月11日，莫斯科，跨欧亚运输国际协调委员会秘书处，视频会议）



铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇向跨欧亚运输国际协调委员会第三十二次全体会议参加者发表视频致辞  
(2023年10月17日，莫斯科)

港的多式联运线路和实施使用电子导航铅封项目。

在全体会议上，联合国亚太经社会运输司运输互联互通和物流处经济专家谈到了亚太地区铁路运输和物流领域多边运输项目的发展、国际铁路运输领域服务数字化等问题。

铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇在发言中介绍了发展欧亚联运、促进国际运输和过境手续数字化的实际工作，包括使用统一的国际货约/国际货协运单、创建电子“单一窗口”系统、引入无纸化运输技术等。

其他与会者的演讲涉及货运的各个方面，包括确保国际货物运输安全、解决建立连续冷链的背景下的易腐食品的运输、经过中亚国家运输经路的运量增长，运输公司提供新的物流解决方案等。

铁组委员会代表还出席了“交通可持续发展创新：物流作为一门科学和专业领域”大会，此次大会由跨欧亚运输国际协调委员会与铁组加入企业俄罗斯交通大学（莫斯科铁道学院）和交通运输大学协会联合举办。会议于2023年4月11日在跨欧亚运输国际协调委员会秘书处（莫斯科）以混合形式举行，来自阿塞拜疆、白俄罗斯、哈萨克斯坦、中国、蒙古、俄罗斯和乌兹别克斯坦的200多名代表参加，他们代表作为跨欧亚运输国际协调委员会成员的大学、公司、组织和机构，运输和物流行业协会、科学和专家团体、国际组织。第二次会议是2022年举行的第一次“可持续交通发展创新与人力资本开发”国际会议的延续。

讨论的主要议题是运输和物流行业的需求与大学系统、教育计划的能力相互协调，促进传播运输物流专家培训领域的最佳实践，以及数字物流和海关物流等领域。与会者发表了演讲和评论，分享了解决运输物流领域人才培养问题以及解决运输系统面临的其他问题的方法和最佳实践。

铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇在发言中向与会者介绍了铁组铁路运输职业教育/培训领域常设工作组开展的活动以及在该领域的创新做法，关于建立铁组学院、实施培训试验项目、先进数字技术在培训过程中的应用以及未来展望。

## 6.6 与欧亚经济委员会的合作

铁组与欧亚经济委员会在双方2016年1月21日签署的相互谅解备忘录框架内继续开展合作，合作方向是：

——铁组和欧亚经济委员会相关成员国交流在运单和随附单据中包含的货运信息的预报组织并提高其效率方面的经验和现行做法，并据此提出建议；

——交流使用铁路电子运单开展运输试点项目的实施经验；

——交流有关克服列车运行组织方面工作不足（包括运输商定），无纸化技术实施和运输办理、运输参加方与政府部门协作机制的应用和实践等方面的经验；

——制定关于简化跨境、消除障碍、简化影响旅客和货物畅通运行的手续的建议，以根据现有国际经验消除造成旅客和货物列车滞留的因素；

——通过进行科学研究和引进最佳国际实践经验，提出关于制定提高国际联运旅客运输质量统一方法的建议，其中包括完善列车时刻表、减少沿线查验作业时间、更新机车车辆；

——铁组和欧亚经济委员会相关成员国结合铁路发展特点和各成员国的地理位置，制定关于建立和发展欧亚经济委员会成员国之间快速和高速旅客联运的建议；

——就发展和完善国际铁路运输问题举行咨询会晤；

——欧亚经济委员会代表参加由铁组主办的活动，铁组代表参加欧亚经济委员会运输和基础设施咨询委员会会议。

铁组委员会代表参加了欧亚经济联盟与跨欧亚运输国际协调委员会联合主办的，题为“欧亚运输走廊沿线基础设施与服务发展”“欧亚经济联盟+”圆桌会议（莫斯科，欧亚经济委员会总部，2023年12月6日）。此次圆桌会议是2022年11月10日欧亚经济委员会与跨欧亚运输国际协调委员会联合举办的“跨境运输的现状与未来”圆桌会议（铁组代表参加）的继续，旨在讨论运输物流领域国家机关的协作、行业商务与科学等问题。此种形式的讨论有利于发现在这一方面的先进案例，推动在各国和欧亚经济联盟范围内进一步开展目标讨论，研究具体措施。

欧亚经济委员会代表参加了铁组第五十届部长会议以及铁组工作机构运输政策和发展战略专门委员会、货物运输专门委员会会议。



铁组委员会代表参加的欧亚经济委员会和跨欧亚运输国际协调委员会联合举办的“欧亚运输走廊物流基础设施和服务的发展”圆桌会议（2023年12月6日，莫斯科，视频会议）

## 6.7 与其他国际组织的合作

铁组委员会主席参加了具有纪念意义的欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊政府间委员会（TRACECA）第16次年会。应TRACECA政府间委员会常设秘书处的邀请，铁组委员会主席参加了多式联运和物流论坛。铁组委员会主席还在欧洲-高加索-亚洲运输走廊组织总部与TRACECA秘书长阿萨甫巴耶夫·阿塞特进行了会晤，在会晤框架内研究了两组织间的合作备忘录草案，以及在TRACECA特定经路上采用国际货约/国际货协电子运单的试验项目。

铁组作为观察员参加了联合国国际贸易法委员会（联合国贸法会）第六工作组（可转让多式联运单证）第四十二次会议。



United Nations  
UNCITRAL



铁组委员会代表团在欧洲-高加索-亚洲运输走廊政府间委员会第16次年会上（2023年2月10日，格鲁吉亚，第比利斯）



欧洲-高加索-亚洲运输走廊政府间委员会第16次年会参会人员（2023年2月10日，格鲁吉亚，第比利斯）

# 7.

## 附件1

# 铁组各铁路 主要生产指标





Azərbaycan  
Dəmir Yolları

# 阿塞拜疆铁路股份公司 (阿[塞]铁)



## 主要业绩指标

指标名称	计量单位	2022年	2023年	2023年与2022年比率，%
				2023/2022
货物运输：	千吨	18 730.5	18 275.9	97.6
（其中，国际运输）	千吨	15 273.0	15 007.4	98.3
旅客运输：	千人次	5 136.5	7 185.0	139.9
（其中，国际运输）	千人次		-	-

### 开通集装箱运输新经路

2023年，集装箱列车中集装箱运输的地理范围得以扩展。在俄铁托博尔斯科站到阿（塞）铁阿普歇伦站集装箱列车运输服务框架下建立了新经路，用以运送聚丙烯和聚乙烯。该服务每周固定运营，运送货物品类众多。此外，“北—南”国际运输走廊的集装箱运输动态增长。从俄铁乔维尤站到伊朗阿斯塔拉场站固定开行载有木材的集装箱列车。而后，通过公路将货物运至伊朗和波斯湾国家。因此，与海上经路相比，该经路极大地缩短了运输时间，促进了伊朗阿巴斯海港方向过境货物运输的发展。

### 开通铁路新线

阿塞拜疆解放区开展了霍拉迪兹—阿格本德和耶夫拉赫—阿格达姆路段翻修与重建工作，计划于2024年完成。

### 基础设施现代化改造

编制了《阿塞拜疆共和国政府和俄罗斯联邦政府关于发展铁路基础设施和“北—南”国际运输走廊货物运输领域合作的协定》。根据俄铁和阿（塞）铁联合工作结果，编制了具体措施一览表，以便提升国境站工作效率，保障运量增长，开启了杰尔宾特（俄罗斯）和亚拉马（阿塞拜疆）国境站铁路通行站的发展工作。杰尔宾特—萨穆尔路段正在将牵引系统从直流电改造为交流电。

2023年继续落实“巴库—别尤克—基亚西克铁路线供电、信号和通信系统重建”项目，该项目是穿越阿塞拜疆境内的“东—西”国际运输走廊的一部分。

### 购置新机车车辆，对现有机车车辆进行现代化改造

根据阿（塞）铁和Stadler公司之间签订的关于购买10列Flirt列车的合同，该公司于2023年向阿塞拜疆交付了4列列车，以便提供优质舒适的客运服务。同时，阿（塞）铁与SIA Baltic Loco Group公司之间的合作正在顺利开展，该公司曾对拉脱维亚



阿（塞）铁的新型平车

共和国的机车进行翻修和现代化改造。此外，在“购置新货车”项目框架下，采购了303辆40英尺通用平车，并计划于2024年购置新的机车车辆。

### 发展快速和高速客运网络

受新冠肺炎疫情影响，国际联运客运列车自2020年3月起暂停开行，因此没有客运量指标。国内旅客运输自2022年3月19日起恢复。

### 简化铁路运输跨境工作

在《俄罗斯联邦和阿塞拜疆共和国“北—南”国际运输走廊协定》框架下，计划在阿斯塔拉站（阿塞拜疆）修建补充线路，以便提升通过能力和修复现有线路。阿斯塔拉

国境场站位于伊朗境内，占地35公顷，距阿塞拜疆边境1.4公里。此处自2018年起进行装卸作业，目前场站货物换装量已超200万吨。同时，在伊朗境内新建拉什特—阿斯塔拉铁路区段，将消除货物转运的必要，从而降低运输成本，缩短货物运到期限。

办理从阿塞拜疆到俄罗斯、哈萨克斯坦、土库曼斯坦、格鲁吉亚及相反方向的跨境运输时，阿（塞）铁开展了货物运单电子数据交换。协同海关当局在交接站制定一体化解决方案的工作持续开展。此外，现有的运输流程信息系统正在逐步完善，同时，阿（塞）铁运行了“ADY Smart”新系统，可对车辆、机车、集装箱、客运车辆，以及车站和机务段的所有作业进行实时监控。

### 改革和完善铁路运输管理体制

在国际专家的支持下，落实了分几个阶段开展的转型计划。在转型计划框架下，建立了公司架构。阿（塞）铁监事会核准了阿（塞）铁的公司架构。



阿(塞)铁的现代化养路机械



# 白俄罗斯铁路局 (白铁)



白俄罗斯铁路局（下称白铁）是白俄罗斯最重要的交通运输综合体之一。

统一和协调良好的铁路运输系统使该行业能够以新形式开展工作、研发和应用最新技术，并确保该国最复杂的运输综合体运作的\*\*安全性，连续性和可靠性。

2023年度，白铁与货主相互协作保障了进出口、过境和国内运输的发展。

白铁对集装箱货物运输给予了很大的关注，尤其是集装箱列车。

白铁编制了包括高速集装箱列车在内的出口商品交付运输和物流线路图。以下经路均使用了俄罗斯交通基础设施：

——经俄罗斯西北地区的港口、经黑海和亚速海的港口以及远东盆地的经路；

——经陆路通往中亚国家、中国及亚太地区其他国家的经路；

——经“北—南”国际运输走廊（包括通过里海俄罗斯港口）通往伊朗港口的经路。

在发展集装箱列车运输框架下，白铁不断推进建立出口货物供应补充经路的工作。

因此，2023年，国际集装箱列车列表新增了以下5条集装箱列车经路：

——哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—波兰经路：扎纳乌尔—卡尔塔雷1/扎科贝齐耶—斯维斯洛奇；

——白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦—中国经路：卡里伊1/卡里伊3/卡里伊4/穆利亚罗夫卡—扎奥里沙—卡尔塔雷1—多斯特克；

——白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦—乌兹别克斯坦—吉尔吉斯斯坦经路：布列斯特—克拉斯诺耶—谢米格拉维马尔—萨雷阿加什—卡拉苏—乌兹别克[萨瓦伊出口站]—奥什；

——白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦经路：斯莫尔贡—克拉斯诺耶—谢米格拉维马尔—杰特苏/布伦代/阿拉木图1；

——白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦—中国经路：卡里伊1/卡里伊3/卡里伊4/穆利亚罗夫卡—卡尔塔雷1—多斯特克。

白铁码头基础设施可实现在白俄罗斯境内完成集装箱列车处理工作，并可用于集装箱直通运输；



现代化的客运电动车组

白铁为跨境物流以及发展和提高过境白俄罗斯货物运输潜力创造了有利条件。

在当前的经济条件下，加密保护和电子签名是提升铁路交通吸引力重要手段之一，在此基础上，白铁应用创新方法优化货物运输。

目前，白俄罗斯铁路货物运输的海关和信息技术的发展处于高水平。应用并高速发展电子申报和

预先通知，积极发展过境技术。在平衡海关管理有效性和消除行政障碍的基础上，为简化和加快货物通关速度，应用数字化和无纸化技术是创建管理机制的主要方法。

目前，可使用无纸化技术办理下列方向的国际联运：

——过境加里宁格勒地区—白俄罗斯—立陶宛—俄罗斯、拉脱维亚—白俄罗斯—俄罗斯及反向，运输不属于承运人的空车；

——白俄罗斯自/至俄罗斯，经白俄罗斯—俄罗斯铁路过境点的空车运输、货物运输（加里宁格勒方向除外）；

——白俄罗斯自/至立陶宛，白俄罗斯自/至拉脱维亚的空车（车辆、集装箱）运输，使用电子数字签名交换补送运行报单；

在白俄罗斯—拉脱维亚—白俄罗斯和白俄罗斯—立陶宛—白俄罗斯的国际联运中，以国际货协电子运单为基础，完全不使用纸质国际货协运单，组织货物试验运送。

为实现海关业务自动化，与白俄罗斯海关部门开展协作，在货物运输中使用电子单据：

白俄罗斯海关部门和白铁已签署《关于在白俄罗斯使用国际货协电子运单的货物运输办理经欧亚经济联盟关境的海关手续时组织信息协作的办法》，以及为向海关部门通知货物到达（离开）欧亚经济联盟海关辖区而提供电子信息

的办法。  
已建立技术数据库。该数据库能适用任何电子运输文件、随附文件、海关文件和其他文件，而这些文件是利用无纸化技术使用铁路运输货物通关所必需的。



科利亚迪齐的集装箱场站



维杰布茨克的集装箱场站



# 匈牙利国家铁路股份公司 (匈铁)



## 与2022年相比的2023年客运量和货运量，单独列出国际联运运量

	2023年			2023年 /2022年 +/-	2023年 /2022年 +/-
	国内 (人次)	国际 (人次)	合计 (人次)	国内 (%)	国际 (%)
<b>旅客运输</b>					
<b>匈铁 (客运)</b>	177 783 047	3 294 413	181 077 460	+ 34.8	+ 14.7
<b>吉肖富铁路股份公司</b>	8 737 205	280 035	9 017 240	+ 45	+ 31
<b>合计:</b>	<b>186 520 252</b>	<b>3 574 448</b>	<b>190 094 700</b>	<b>+ 35.2</b>	<b>+ 15.8</b>

	2023年			2023年 /2022年 +/-	2023年 /2022年 +/-
	国内 (吨公里)	国际 (吨公里)	合计 (吨公里)	国内 (%)	国际 (%)
<b>货物运输</b>					
<b>合计:</b>	<b>5 767 345 233.9</b>	<b>15 136 831 835.3</b>	<b>20 904 177 069.2</b>	<b>-17</b>	<b>-9.7</b>

### 客运量

2023年，负责客运的匈铁（客运）和吉肖富铁路股份公司运送旅客超1.9亿人次，其中，匈铁（客运）运送旅客共计1.81亿人次，国际经路客流量为330万人次，国内经路客流量为1.778亿人次，较2022年增长34.8%。吉肖富铁路股份公司运送旅客近900万人次，其中，国际经路客流量为28万人次，较2022年增长31%，国内经路客流量为870万人次，较2022年增长45%。

### 货运量

2023年，匈牙利铁路货运公司铁路货物周转量完成超209亿吨公里。国内经路货物周转量为58亿吨公里，较2022年减少17%，国际经路货物周转量为151亿吨公里，较去年减少9.7%

据匈牙利铁路货运市场领军企业匈牙利铁路货运股份公司（匈铁[货运]）信息，2023年，铁路货运业务面临着重大市场运营问题。其中，最值得注意的是工业衰退带来的后果，造成工业衰退的原因有很多，包括不同铁路线路开展的建设和维修工作限制了列车运行，以及部分地区的军事冲突和恶劣天气。

2023年，匈铁（货运）货运量为1949.7万吨，较2022年减少14.70%，货物周转量为412.5万吨公里，减少14%。

2023年，货运量为1949.7万吨，其中出口—671.3万吨，进口—709.8万吨，过境—218.5万吨，国内运输—350.2万吨。多式联运占比为12.7%（为247.7万吨，包括空车周转量），危险品运输占比为19.01%（为370.7万吨）。

### 新的集装箱运输经路

在发展铁路线路的工作中，改造了塞格德和勒斯凯之间超过13公里的铁路线路。由于改造工作已完成，包括集装箱列车在内的货运列车现在可以在塞格德—勒斯凯—霍尔戈什—苏博蒂察铁路线上开行。在布达佩斯—凯莱比亚铁路线改造和完全封闭期间，该线路将临时作为过境货运的绕行线路，保障南北方向的铁路运输。

2023年，在新经路上开行的匈铁（货运）列车满载乌克兰农产品货物运往亚得里亚海港（107.1076万吨货物，1863 TEU运往科佩尔，以及833 TEU运往的里雅斯特）。

## 采用国际货约/国际货协统一运单开展的货物运送

2023年11月，匈铁和乌（克）铁的专家商定并完成了通过HERMES30(H30)预先信息交换系统进行必要电子信息交换的数据项的录入和相关错误更正的工作。

通过H30系统预先交换的主要数据包括：运单号、货物发货人及收货人的信息、到站名称以及货物规格和车辆信息。

去年，匈铁（货运）和乌（克）铁的专家完成了xml文件格式运单电子信息交换系统研发准备工作。基于电子信息交换，双方铁路公司只需要检查和接收信息，减少了输入运单信息时间。由于这些信息在列车发出时传输，因此列车在国境站的停留时间显著减少。之前在列车实际抵达时才能办理的手续，现在在列车抵达前就可以办理。

## 基础设施现代化改造

2023年，位于埃尔德斯市附近的匈铁第30a号布达佩斯—塞克什白堡铁路线和第40a号布达佩斯—普斯陶索博尔奇铁路线之间修建的铁路三角线已投入运营。三角线的运营实现了区域客运与长途客运，以及埃尔德斯和克伦费尔德之间（位于通往布达佩斯的专用线区段）客运和货运的分开。

在匈铁第101号皮什珀克洛达尼—比豪尔凯赖斯泰什铁路线完成现代化改造后，该铁路线的电气化改造也已完成，这使得在布达佩斯—比豪尔凯赖斯泰什（匈牙利和罗马尼亚边境）区段上开行电力牵引机车成为了可能。2024年，罗马尼亚将启动罗马尼亚国境—拉迪亚—克卢日-纳波卡区段铁路线的现代化和电气化改造工程。

在匈铁皮什珀克洛达尼—拜赖焦新村区段上铁路线的改造工作已经完成，经过改造，该线路最高允许速度提高到100公里/小时，最大允许轴荷提高到225千牛。线路上安装了新的安全设备，所有车站均受中央运行管理系统（KÖFI）的控制，国境站比豪尔凯赖斯泰什由当地管理运行的部门负责运营。

匈铁第136号塞格德—勒斯凯（匈牙利和塞尔维亚边境）铁路线的现代化和电气化改造

工作仍在继续。第150号布达佩斯—凯莱比亚（与塞尔维亚的边境）铁路线的现代化改造于2022年开始，需要完全关闭线路。为了支持国际货物运输，正在实施改造的第136号铁路线从18:00至6:00开放列车通行。

这条铁路线重新开通后，还将促进塞格德、苏博蒂察及其周边地区之间的区域联系。该线路为单线铁路，仅适用于柴油牵引。目前，在该线路上正在建设接触网和变电站，以及正在办理运营许可证。塞格德—苏博蒂察铁路线现代化改造完成后，可以开行电力机车。因此，在工程竣工后，匈牙利区段的客运列车运行速度将从60公里/小时提升至120公里/小时。

在贝凯什乔包和勒克什哈佐（匈牙利和罗马尼亚边境）之间的第120号铁路线的现代化改造工作仍在继续。在此期间，将对约30公里长的现有铁路线进行改造，并新建第二条铁路线。经



过改造，轴荷将从210千牛提高到225千牛，最高允许速度将从100公里/小时提高到160公里/小时。在现代化改造过程中，还将对牵引供电系统进行升级，并安装新的安全和远程通信设备。

在匈牙利最重要的经路之一，即第1号布达佩斯—海吉什豪洛姆铁路线上继续安装中央运行管理系统（KÖFI），并对欧洲1级列车控制系统（ETCS L1）进行现代化改造。该铁路线是铁组第5和6走廊的组成部分。

由于前几年实施了铁路基础设施现代化改造项目，因此，2023年在匈铁第30a号布达佩斯—塞克什白堡铁路线、第40a号布达佩斯—普斯陶索博尔奇铁路线、第80a号布达佩斯—拉克斯—豪特万铁路线，以及第100a号费伦茨瓦罗斯—莫诺尔铁路线上使用了欧洲2级列车控制系统（ETCS L2）。

去年，在布达佩斯—凯莱比亚—苏博蒂察—贝尔格莱德铁路线现代化改造项目中，匈铁布达佩斯—凯莱比亚铁路线的整个区段改造工作仍在继续。

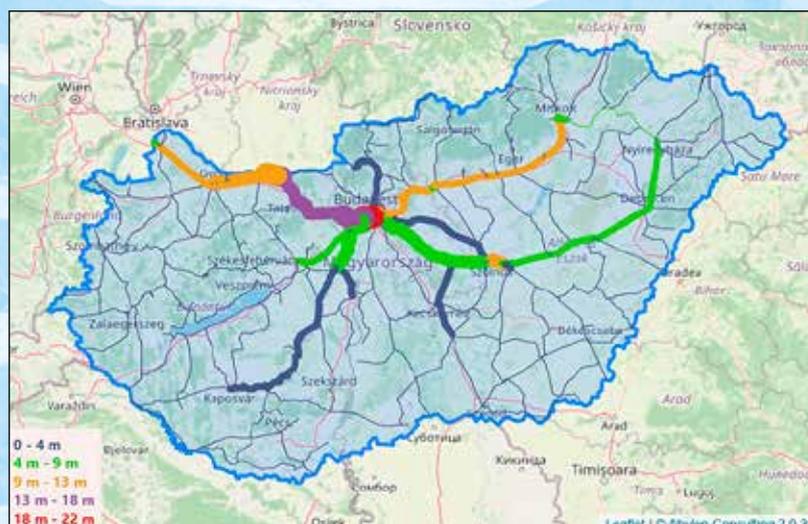
### 铁路货物整车运输

根据欧盟委员会早在2021年批准的国家支持铁路货物整车运输计划第一年的数据，由于该计划的实施，这一部分的运量得以保持不变，与前一年的数据相比，运量甚至略有增加。因此，这项支持计划被认为是成功的，因为它在第一年就实现了目标。

为了保持和刺激恢复铁路货物整车运输的运量，在计划的扶持下，在2022-2025年期间，匈牙利政府每年向铁路行业参与者提供64亿福林（1650万欧元）的补贴。这对于匈牙利成为中欧铁路货运物流和配送中心尤为重要。

匈铁在国家支持计划中不仅要每月监督、测定运量、给与支持，而且还不时研究铁路货物整车运输对环境的影响，以全面评估计划的实施情况。

下图显示了在枢纽站编组的列车沿主要运输经路运输来自专用线的整车货物。由于使用电力牵引运送大量货物的货运列车按指定经路行驶，因此在指定经路上可以减少最大量的二氧化碳排放。国家计划的实施为保持铁路行业竞争力发挥了积极作用。



二氧化碳排放量大幅减少的铁路线（百万千克）

作为匈铁优先发展的铁路车站项目之一，布达佩斯西站（布达佩斯纽加蒂车站）的新一期改造工作于2023年12月已完成。由于去年完成的工作，中央大楼的外立面、主楼梯和塔楼已完全翻新，车站将再次以其原有的辉煌面貌迎接乘客。该项工作将于2024年完成。



布达佩斯纽加蒂车站

2023年5月，布达佩斯东站（布达佩斯凯莱蒂车站）开设了现代化的乘客服务中心，行动不便的乘客也可以使用。得益于该项目，匈铁（客运）公司在拥有137年历史的东站（凯莱蒂车站）建立了第一个综合性全方位旅客服务区，每年服务超过1220万人次。该服务中心占地1542平方米，其主要目的是确保首都火车站满足乘客和工作人员的需求。新的服务中心提供包括售票、信息播报、管理服务、失物招领和行李寄存在内的一系列服务。



布达佩斯东站（布达佩斯凯莱蒂车站）乘客服务中心

### 购置新机车车辆，对现有机车车辆进行现代化改造

在与制造商Stadler Bussnang AG公司签订的40列大载客量动车组供应合同的框架内，交付了最后一列动车组，即第40列KISS型双层动车组，该列车已在匈铁线路上开行。Stadler Bussnang AG公司制造的双层动车组配备了现代化的乘客信息系统、宽敞的车厢、WiFi、供手机和笔记本充电的插座，以及最新的视频监控系統。现代双层动车组主要在布达佩斯最繁忙的市郊线路上运行。

2023年，匈铁（客运）公司市郊列车的现代化改造计划已完成，在该计划框架内，对运行在市郊和区域交通中的FLIRT型动车组进行了升级，有助于提升旅客乘车的舒适度。因此，匈铁（客运）公司在2006-2010年期间购置的59列动车组配备了最先进的欧洲2级列车控制系统（ETCS L2）。得益于此，列车可以在更多铁路上以160公里/小时的最高速度运行。市郊列

车标准化计划也在年底完成，首批购置的FLIRT型动车组经过内外升级，采用蓝白相间的外观配色方案，可提供与新型列车相同水平的服务。

为了提高客运服务水平和更新牵引机车车辆，2023年，匈铁与Akiem法国机车租赁公司签订合同，租赁15台ES64U2V7型双系统机车（带有ETCS车载列车控制系统）。功

率为6,400千瓦的机车可以在匈牙利适合的轨道上牵引列车，最高时速可达160公里/小时。除匈牙利之外，在德国，奥地利，罗马尼亚，克罗地亚和塞尔维亚也获得许可并投入使用。

根据匈铁（货运）的委托，中国中车株洲电力机车有限公司（CRRC）制造采用电混合动力机车。此种机车专门从事与线性牵引列车和调车作业相关的货物运输任务。在电池模式的帮助下，电混合动力机车即使在电力中断、停网或由于某些其他原因停电的情况下也可以继续作业。鉴于以上研发成果，匈铁（货运）购买了2辆CRRC公司制造的电混合动力机车。这些机车通过了测试，获得了许可并投入使用。

### 发展快速和高速客运网络

关于布达佩斯-华沙高速铁路建设的筹备工作，目前正在进行环境影响评估的筹备工作。其目的是为项目无害环境做准备，并在匈牙利段获得全面的环境许可。

### 简化铁路运输跨境手续的工作

自2023年11月以来，多年停运的塞格德-列斯克-霍尔戈什-苏博蒂察铁路线客运列车恢复运行。每天匈牙利-塞尔维亚边境口岸对5对国际旅客列车提供服务。在列斯克国境站塞尔维亚和匈牙利的监管部门对列车进行30分钟的停站正式检查。

自2023年12月以来，布达佩斯-海吉什豪洛姆-维也纳铁路线开始每日运行2对RailJet列车。列车在经过海吉什豪洛姆国境站时不做停靠，以便缩短15分钟的列车运行时间。

在匈牙利铁路货运股份公司集团框架内启动了一个项目，旨在统一关于匈牙利和奥地利之间的国际铁路运行线路的组织，管理和运营。该项目的实施令使用多系统的电力列车在运行过程中，能够不更换牵引车和司机，并在经过国境站时无需停留，以及被称为国际高水平的互操作司机（掌握匈牙利语和德语及两国基础设施列车运行和信号设备规程）。鉴于该项目，若干司机已经通过了考试。目前在杰尔-维也纳铁路线有一对44300/44303号列车以这种方式运行。



现代化的双层电动车组



Stadler公司生产的市郊电动车组



# 格鲁吉亚铁路股份公司 (格铁)



## 与2022年相比的货物和旅客运量，单独列出国际联运运量

2023年，格鲁吉亚铁路运送了1355.1万吨（是2022年的91.7%），其中国际联运运量为1193万吨（是2022年的92.6%）。

2023年旅客运量为228.3362万人次（是2022年的142.3%），其中国际联运量为4.0745万人次（是2022年的84.2%）。

## 开通新的集装箱运输经路

为了进一步完善多式联运、货物保通保畅，以及发展经格鲁吉亚的集装箱运送过境潜力，利用跨里海国际运输路线（TMTM），该路线主要方向是通过里海港口和相反方向的支线船沿中国—哈萨克斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧盟国家运送货物，跨里海国际运输路线的各方就组织阿克套—巴库（阿利亚特）港之间通过铁路-支线船运送，以及沿跨里海国际运输路线组织集装箱和货车运送货物时未能按期交货的协作和责任措施签署了协定。

## 开通的铁路新线

格鲁吉亚铁路运输发展的优先方向之一是为提升格鲁吉亚境内过境潜力创造条件。

为了扩大过境经路上的基础设施，在《巴库（阿塞拜疆）—第比利斯（格鲁吉亚）—卡尔斯（土耳其）（BTK）新铁路线实施项目的三方政府协定》和格鲁吉亚政府与土耳其政府签署的《铁路客货运输协定》第7条规定的框架内，批准了《阿哈尔卡拉基交接/接收站列车和客/货车接收和交付规则》。尽管上述路线中马拉巴达—阿哈尔卡拉基现有铁路区段的修复工作已经完成，阿哈尔卡拉基—卡尔察希（格鲁吉亚国境）新区段的建设工作目前正在进行之中，新的铁路线自2017年9月至2023年5月开展了试运行，该铁路线已经成为连接欧亚经路的重要组成部分。

为了简化运输过程，加快格鲁吉亚和土耳其之间通过阿哈尔卡拉基（格铁）国境站交接列车和集装箱，以缩短货物的交付时间，与土耳其铁路主管部门就使用国际货约/国际货协运单运送货物达成了协议。阿哈尔卡拉基交接站具备开展进一步运输的技术能力，包括将货物从一种轨距的车辆换装到另一种轨距的车辆，将车辆换装到另一种轨距的转向架上或使用可变轨距，以及集装箱列车的装卸作业。

该铁路线是第比利斯—马拉巴达—阿哈尔卡拉基—卡尔察希铁路区段（格鲁吉亚国境/土耳其国境）的组成部分，也是阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其铁路线的组成部分。目前，铁组委员会已将卡尔斯—扬巴兹—卡尔察希—阿哈尔卡拉基—马拉巴达—第比利斯铁路区段列入铁组第5和第10铁路走廊作为走廊的第5k和5n支线。

## 铁路基础设施项目的现代化改造

格鲁吉亚铁路股份公司按照国际咨询工程师联合会黄皮书（FIDIC Yellow Book）的既定形式和规则正在实施第比利斯—马希尼亚里铁路干线现代化改造项目。设计和施工工作由通过国际招标选定的中铁二十三局集团有限公司负责，相关合同已于2011年8月12日签署。

该项目合同金额约为2.49亿瑞士法郎。

现代化改造项目的主要目标是：最大限度地确保列车安全运行、提高货运能力和列车运行速度、缩短行车时间并降低当前运营成本。

包括隧道和桥梁在内，该项目的主要（通行）区段总长40.281公里。

总体完成率为98.75%（根据2024年1月的监理工程师报告）。

值得注意的是，该项目已建成6座新隧道，其中包括该地区最大的隧道，全长8300米。10座新桥梁的建设工作也已完成。

2022年完成了肖拉帕尼—哈拉加乌利区段的改造工作，计划到2024年夏季完成哈舒里—莫利蒂新区段的建设工作，包括建设一座新的变电站并改造2座旧变电站。

同期，新的信号、集中和闭塞系统将同时投入运行。

现代化改造项目竣工后，铁路运营最困难区段的基础设施将得到显著改善：行车时间将缩短约40-50分钟，铁路交通将变得更加安全，最重要的是格鲁吉亚铁路每年的货运量将从2700万吨增至5000万吨。

### 简化铁路运输跨境手续的工作

目前，根据现行的双边国境铁路协议和协定，该协议和协定规定双方在组织铁路运输方面的协作办法，以及双方铁路直通联运中机车车辆、货物和集装箱的交付技术。格鲁吉亚铁路股份公司通过国境站（特别是与阿塞拜疆相连的格铁加尔达巴尼国境站）—阿（塞）铁别尤克-基亚西克国境站、与亚美尼亚相连的格铁萨达赫洛国境站—亚美尼亚铁路艾鲁姆和与土耳其相连的格铁卡尔察希国境站—扬巴兹/土耳其铁路德米尔—格铁阿哈尔卡拉基国境站）开展国际铁路货物联运。同时需指出，在与俄罗斯相连的国境站（格鲁吉亚甘蒂亚迪国境站—俄罗斯韦肖洛耶国境站）未开展铁路运输，因为存在条约方面的限制。此外，格鲁吉亚、保加利亚和乌克兰之间的铁路-轮渡货物运输是根据政府间协定（特别是保加利亚、格鲁吉亚和乌克兰关于在格鲁吉亚波季/巴统港和保加利亚瓦尔纳港以及格鲁吉亚波季/巴统港和乌克兰费里纳亚港之间共同运营铁路-轮渡的三方协定）开展的，在此基础上，批准了通过波季/巴统港（格鲁吉亚）和费里纳亚港（乌克兰）运送货物的规则，以及格鲁吉亚和俄罗斯关于通过波季港（格鲁吉亚）和卡夫卡兹港（俄罗斯）组织国际铁路-轮渡直通联运的双边协定。

为简化和加快运输流程，格铁和乌（克）铁于2017年签署了《国际铁路-轮渡联运货物运送电子信息交换协定》，根据该协定，双方在接收货物、收到消息（运单电子信息）、接收第三国铁路货物、变更运输合同后，实时交换相关信息，变更车号并编组交付相邻国境站的列车。

为加快和简化处理国境口岸货物和集装箱的海关手续，结合信息协作组织方法的现代要求，阿（塞）

铁、格铁、哈铁、TCDD Transportation股份公司和跨里海国际运输走廊国际协会编制了《关于集装箱和集装箱列车状态与位置的电子信息交换协定》草案，对各方境内车辆和集装箱状态与位置的电子信息交换（下称信息交换）作了规范。

为简化跨境物流流程，缩短车辆处理的标准时间，格鲁吉亚铁路采用



科布列季市火车站（格鲁吉亚）

自动化技术管理和记录海关铁路部门有关货物运输的文件，明确海关监管和货物清关技术。国境（交接）站的监管和发/到站的部分监管均得以简化。特别是在办理格鲁吉亚和阿塞拜疆之间的国际铁路运输时，在《格铁和阿（塞）铁国际铁路货物运输电子信息交换协定》框架下，创建了全套电子版国际铁路货物运输单据（国际货协运单），以便



哥里火车站（格鲁吉亚）

搭建与其他铁路部门进行信息交换的平台，采用国际货协运单填写和记录的电子系统。

早在2017年，为改善货物运输服务和优化物质资源使用，同时也为简化与海关部门的工作流程，格鲁吉亚在国内运输中采用了电子系统办理货物运输单据。总体而言，格鲁吉亚铁路采用电子形式对海关监管下的货物/车辆运输数据进行交换。

根据《格铁和南高加索铁路关于萨达赫洛交接站（格铁）的工作协定》，在现行自动化系统、系统传输细则和可用分类程序框架下，编制了关于双方信息协作的协定草案，该草案目前处于签署阶段。

关于海关监管下的货物/车辆清关、其到达/接收/交接至国境（交接）站的信息完全借助电子系统进行传输。

国境（交接）站设备齐全，配置必要技术设备以保证全天24小时监管。同时，在加尔达巴尼国境站接收阿塞拜疆的车辆时采用了复合式扫描仪，以便有效实施监管。

格鲁吉亚与多国实施免签，简化了货车和客车随乘人员的跨境流程，极大缩短了货物交付到站和旅客到达目的地所需的时间。



ҚАЗАҚСТАН  
ТЕМІР  
ЖОЛЫ

# 哈萨克斯坦铁路国有股份公司 (哈铁)



## 与2022年相比的客货运量，单独列出国际联运运量

2023年，货物周转量为2624.119亿吨公里（2022年为2451.764亿吨公里），其中国际联运货物周转量为1732.795亿吨公里（2022年为1569.777亿吨公里），运送货物29735.70万吨（2022年为28529.83万吨）。

2023年，旅客周转量为164.888亿人公里，运送旅客2017.78万人次（2022年旅客周转量为168.862亿人公里，运送旅客1999.02万人次）。

## 开通新的集装箱运输经路

经国境口岸阿腾科里（出口站）和多斯特克（出口站）运行的重庆/成都（中国）—沙巴内（白俄罗斯）经路。

## 开通的铁路新线

2023年，开始建设的大型基础设施项目包括：

第二条多斯特克—莫伊恩特线；

阿拉木图铁路环线；

达尔巴扎—马克塔拉尔铁路线；

巴克图—阿亚古兹铁路线（同中国相连接的第3个开放边境口岸）。

三年内计划建造约1300公里铁路线。这将显著增加国家的运输潜力，提高出口产品运输效率，并提升全国列车的运行速度。

海港和陆港场站的建设和改造也在进行中。位于西安陆港的哈萨克斯坦西安码头在创纪录的时间内（5个月）建设完成并于2023年12月投入试运营。

## 基础设施项目的现代化改造

完成1443公里的线路大修。

## 购置新机车车辆

2023年，采取了下列更新机车车辆的措施，即购置了：

——机车113台，采购于主要机械制造厂：Wabtec, Alstom和布良斯克机械制造厂；

——货车393辆（装卸平台），采购于ZIKSTO股份公司；

——敞车242辆，采购于KBK有限责任公司；

——客车102辆，94辆采购于ZIKSTO股份公司，8辆采购于TOSH.YO L.VAG.QUR.VA TA.ZAV AJ公司。

## 发展快速和高速客运网

2023年，Talga的16列快速舒适列车沿以下经路投入运行：

第1/2次阿拉木图2—塔什干；

第4/3次阿斯塔纳光明之路站—阿拉木图2；

第10/9次努尔苏丹1—阿拉木图2；

第11/12次阿拉木图2—奇姆肯特；

第25/26次阿拉木图2—奇姆肯特；

第27/28次阿拉木图2—乌拉尔；

第31/32次阿拉木图2—巴甫洛达尔；

第41/42次阿拉木图2—阿特劳；

第51/52次阿拉木图2—乌拉尔；

第66/65次阿斯塔纳光明之路站—杰兹卡兹甘；

第105/106次努尔苏丹1—彼得罗巴甫尔

第67/68次阿斯塔纳光明之路站—厄斯克门1；

第71/72次阿斯塔纳光明之路站—奇姆肯特；  
第73/74次阿拉木图2—杰兹卡兹甘；  
第81/82次阿斯塔纳光明之路站—库斯塔奈；  
第86/87次阿斯塔纳光明之路站—奇姆肯特。

### 简化铁路运输跨境手续的工作

目前正在为过境提供便利和加快边境监管和技术工作开展以下定期工作：

在国境站点运行统一机制，即所有类型的检查（边防检查、海关检查、动物检查、植物检查、放射性检查等）均在一个地方同时进行。货物接运到哈萨克斯坦境内后，途中不再进行检查，这有利于最大程度提升货物过境哈萨克斯坦的速度。

对简化海关行政手续和完善标准法律基础工作给予了高度重视。按照《关于暂准进口的公约》（1990年，伊斯坦布尔）规定的条件办理外国集装箱的进口手续，无需申报运输工具和提供担保。为统一欧亚经济联盟地区集装箱运送条件的规定，以及最大程度简化入境条件和其运送办法，欧亚经济委员会正在积极开展修订海关法典条款的工作。

目前正在开展海关作业和其他类型的国家检查程序数字化的工作。

为简化海关管理，承运人对通过哈萨克斯坦外部国境（多斯特克、阿腾科里、萨雷阿加什、库雷克港、博拉沙克和卡拉卡尔帕克斯坦国际分界站）采用铁路运输进入欧亚经济联盟成员国境内、并在运送票据内列入货物的情况向海关部门进行信息预报；并按照相关人员（代理人、收货人）的委托，按照海关过境程序对货物进行申报。

在提交初步信息时，已将本国铁路承运人和海关部门的信息系统进行了整合，使用初步信息作为过境申报单的电子副本，以及自动为开展国际联运入境的外国运输设备（车辆）进行申报。将海关部门提供的过境申报单数据列入到海关标记形式的国际货协电子运单副本中。

2023年启动了旨在取消在货运单据上加盖查验部门戳记的项目，并实现向海关部门提供货运及随附单据扫描件以便实现入境时海关自动化作业流程。该项目规定，减少通过哈萨克斯坦共和国口岸进口到欧亚经济联盟关税区的货物的查验时间，从而实现自提交初步信息之日起直至清关和签发过境申报单结束期间的海关、动物检疫自动化作业。

还启动了铁路运输过境货物时交换电子文件的项目。该项目的优点是过境申报单转为数字形式，并取消在国际货协纸质运单上加盖哈萨克斯坦共和国海关部门的戳记。计划进一步推广该项目。

哈铁与所有相邻铁路持续交换有关国际货协运单和列车交接单范围内的电子数据。自2023年9月起，与俄罗斯铁路股份公司在国际货约/国际货协运单范围内的数据交换已投入商业运营。

与俄罗斯铁路股份公司全面引入了办理运输单据的无纸化技术。

### 改革和完善铁路运输管理体制

根据哈萨克斯坦共和国国家元首卡西姆若马尔特·克梅列维奇·托卡耶夫于2023年9月1日发表的国情咨文，对工业和基础设施发展部进行了重组，将其划分为交通运输部，以改善对国家运输系统的管理、提高其竞争力、发展基础设施，并提高服务质量和客货运安全。

交通运输部将在铁路、公路、内河运输；商船运输；哈萨克斯坦共和国领空的使用以及民用和实验航空活动；航空服务和机场领域的自然垄断；机场服务领域重要公共市场；高速公路等领域行使管理职权。

此外，为了确保国家基础设施运营商的运营活动独立于国家承运商，哈萨克斯坦铁路国有股份公司于2023年开展工作，旨在由国家基础设施运营商独立履行规划和配给运输的职能，对运输过程进行模拟和制定列车编组计划、制定和核准列车运行图。



# 中国国家铁路集团有限公司 (中铁)



## 客货运量情况

2023年，旅客发送量完成14.7518亿人，比上年增长137.9%，旅客周转量完成4791.79亿人公里，比上年增长124.7%。货物发送量完成27.9408亿吨，货物周转量完成25616.17亿吨公里，均与上年持平；进出口货物运量7902万吨，比上年增长28.5%。

## 中欧班列运量情况

2023年全年，中欧班列累计开行17523列，发送货物190.2万标箱，同比分别增长6%、18%；其中，去程9343列，运送货物101.1万标箱，回程8180列，运送货物89.09万标箱。

## 机车车辆购置情况

2023年共购置复兴号智能动车组155组、复兴号动力集中动车组25组、机车443台、货车3.16万辆。

## 既有机车车辆现代化改造情况

- 1) 实施既有时速350公里复兴号智能动车组设计优化提升改造项目25项；
- 2) 推进既有CRH5A型动车组高寒适应性改造项目20项；
- 3) 完成既有FXD1B、FXD2B型机车100km/h速度等级补充试验及换证工作；
- 4) 推进既有普速客车集便化改造，图定普速旅客列车集便化率超过90%，完成既有普速客车硬座改硬卧98辆；
- 5) 实施重载铁路列车装备技术提升项目，研究确定重载列车制动、钩缓、安全监测技术提升方案，制定更大牵引质量重载货车关键技术方案；
- 6) 适应铁路现代物流建设需要，实施既有平车复合材料地板改造2.5万辆，完成既有70t级敞车货运集装化技术提升方案设计，推进既有棚车运输适应性和既有敞车车门改造。





# 韩国铁道公社 (韩铁)



2023年，韩国铁道公社（韩铁）运送旅客12.3亿人次，较2022年增加9650万人次（增长8.49%）。

货运量为2126万吨，较去年减少237万吨（下降10%）。

### 客运量（千人次）

指标名称	2023年	2022年	2023年较2022年增加%
干线客运量	142 079	126 351	12 %
地铁客运量	1 091 553	1 010 754	8 %
总计	1 233 632	1 137 105	8 %

2023年，随着西海线和京元线两条新的复线铁路的开通，韩国铁路的运营里程增加了16.5公里，达到4,147.7公里。

报告年度内，大韩民国加入了《欧亚多式联运组织和运营问题协定》。此外，为加强与铁组成员国的关系，扩大国际铁路联运，将韩国铁路线路纳入上述协定附件1和附件2。

对此，韩铁计划在2024年6月之前启动“组织国际铁海货物联运试点项目”，以解决韩国企业运往中亚的货物延误问题。公司计划讨论相关国家铁路管理机构和物流公司等参与组织的作用，以便成功实施试点项目。

试点项目完成后，计划在中亚、欧洲等稳定经路上开行定期班列，同时结合发现的问题和建议进行改进。

报告年度内，韩铁签订了菲律宾城市铁路价值170亿韩元的运营和维护咨询合同。该项目包括为连接奎松市和布拉干省的菲律宾地铁7号线（MRT-7）23公里区段和14个车站提供咨询服务。合同期限为45个月。除此之外，韩铁还签订了MRT-7人员培训合同，并计划在一年内进行培训。利用长期可持续运营铁路的专业知识来扩大海外市场。

2023年8月，韩铁公布了新型动车组（EMU-150）的名称ITX-Maeum（韩语意为“灵魂”或“心脏”），并进行了试运行。ITX-Maeum商业运营最高速度为150公里/小时，列车由4节车厢（264座）或6节车厢（392座）组成。自9月起，4节车厢的列车开始运行。将两列列车连接起来，可组成528个座位的重联列车。列车外观设计考虑了空气阻力，以红黑相间的颜色为特色。

ITX-Maeum列车内的设施均按KTX级别提供，以满足习惯数字环境的客户的需求。车内设有无线网络连接、每个座位上配备有电源插座和USB端口、阅读灯和其他个人设施。此外，ITX-Maeum可以适应站台高度，使其可以在不同车站间运行，无论是低站台的快车站还是高站台的車站。

2023年，购置新的机车车辆：

- 干线动车组76辆；
- 动车组538辆；
- 货车218辆。

2023年，韩铁首次展示了“商用列车自动检查系统”，该系统可以自动检查运送旅客的列车轨道等铁路设施。

该检查系统自2010年起被列为国家研发项目，由韩铁与五家铁路IT公司联合开发。自动检查系统能够对配备各种巡检模块的商用列车进行全面的设施巡检，使它们免受与单独检查设备（用于轨道检查的车辆）操作相关的限制。详细检查包括检查为列车供电的接触网高度和磨损情况、接触网搭挂的异物、信号操作、轨道变形和部件状况、列车运行对设施的影响以及其他安全装置是否存在异常。检查系统检测到的信息通过人工智能（AI）系统进行评估，确定是否存在偏差，并立即通知维护负责人并指示偏差位置，实时确保列车安全。



CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA

# 摩尔多瓦铁路国家企业 (摩铁)



## 与2022年相比客货运量，单独列出国际联运运量

作业指标	完成情况		
	2023年	2022年	为2022年的%
<b>共计运送货物（千吨），</b> 包括：	<b>3 957.054</b>	<b>3 829.688</b>	<b>96%</b>
—过境	1 183.387	1 203.677	95%
—出口	987.392	1 039.069	84%
—进口	1 064.363	864.784	116%
—地方交通管内运输	721.913	722.158	93%
<b>共计运送旅客（千人次），</b> 包括：	<b>44 361.7</b>	<b>15 517.4</b>	<b>286%</b>
—国际联运	29 244.7	2 410.7	121%
—市郊运输	1 828.4	2 077.1	88%
—地方交通管内运输	13 288.6	11 029.6	120%

## 开通新的集装箱经路

2023年，摩铁未参与开通新的集装箱经路，也未沿早先组织的下列集装箱经路开展集装箱运送：

车次, 列车 名称	运行径路	列车 种类	开行 频率	集装箱 数量		2023年 较2022 年相 比, %
				2022 年	2023 年	
<b>摩尔多瓦铁路（摩铁）</b>						
1201/1202 “野牛” 号	尤列米斯捷/穆加—瓦尔卡（爱沙尼亚）—卢加日—因德拉（拉脱维亚）—比戈索沃—斯洛韦奇诺（白俄罗斯）—别列热斯季—伊利切夫斯克/伊利切夫斯克—帕罗姆纳亚/切尔诺莫尔斯克—帕罗姆纳亚/敖德萨港/莫吉廖夫—波多利斯基/伊佐夫（乌克兰）—韦尔奇涅茨（摩尔多瓦）—温格内出口站/耶图利亚出口站/朱朱列什蒂出口站（摩尔多瓦）	集装 箱 列 车	视准 备情 况	0	0	0
1362/1361 “维京” 号	德劳吉斯捷—肯纳（立陶宛）—古多盖—斯洛韦奇诺（白俄罗斯）—别列热斯季—伊利切夫斯克/伊利切夫斯克/敖德萨港/敖德萨利斯基/切尔诺莫尔斯卡亚/莫吉廖夫—波多利斯基（乌克兰）—韦尔奇涅茨—温格内/朱朱列什蒂港（摩尔多瓦）	集装 箱 驮 背 列 车	视准 备情 况	0	30	0

## 开通的铁路新线

在报告期内，摩铁未修建和开通运营铁路新线。

## 基础设施现代化改造

在实现欧洲复兴开发银行（EBRD）、欧洲投资银行（EIB）和欧盟融资的本德尔—巴萨拉比亚斯卡—耶图利亚—朱朱列什蒂区段铁路基础设施修复项目的框架内，签订了修复该铁

路区段的设计和实施方案，以及针对本德尔—巴萨拉比亚斯卡—耶图利亚—朱朱列什蒂区段铁路基础设施修复的设计和实施方案而提供监督服务的合同，该区段长233公里。2023年，完成了地形和地质勘探、区段水文地质调查以及病害路基、桥梁和通水管道的检查。本德尔—巴萨拉比亚斯卡区段铁路的基础设施、供电系统、信号系统和通信系统的设计已完成。同时，还更换了破损枕木、钢轨扣件，对道岔进行了更换。

### 购置新的机车车辆，对现有的机车车辆进行现代化改造

2023年摩铁没有购置机车车辆和进行现代化改造。

截至2023年12月31日，摩铁在册机车车辆为：

机车车辆种类	在册数量
货车	4485 辆
客车	220 辆
Д1型柴油列车	8 组
Д1型机车	7 台
Д1М型柴油列车	5 组
3ТЭ10М型内燃机车	52 台
2ТЭ10Л型内燃机车	11 台
2ТЭ10В型内燃机车	1 台
2ТЭ10М型内燃机车	2 台
М62型内燃机车	4 台
ТЭ33АС型内燃机车	12 台
ЧМЭ-3型调车内燃机车	62 台

为了使运用货车在技术上保持良好的状态，摩铁制定了维修计划，包括大修和段修等。报告期内，大修720辆货车，段修281辆货车，日常维护545辆货车。

### 发展快速和高速客运网络

实施长期运输和物流发展战略，可以吸引外部资金优先投资铁路基础设施和机车车辆。

铁路基础设施的现代化改造和购置新型机车车辆，可以将运行时速提高至100km/h，有利于提高企业的效率。

### 简化铁路跨境手续

摩尔多瓦共和国与邻国之间的跨境手续基于以下政府间和部门间协定：

——欧洲议会和理事会2014年4月3日第259/2014号条例对第539/2001号条例列入的修改事项，制定了公民在跨越外部边界时必须持有签证的第三国清单，以及公民可免于此要求的国家清单。主要规定是摩尔多瓦共和国公民凭生物识别电子护照免签到欧洲国家。

——摩尔多瓦共和国政府和乌克兰政府关于跨越摩尔多瓦—乌克兰边境口岸和简化居住在边境地区公民通行的协定（于1997年3月11日在基希讷乌签署）；

——2013年11月12日（基辅）签署的关于修订摩尔多瓦共和国政府和乌克兰政府“有关铁路运输活动”协定（1993年3月20日）的议定书，并由摩尔多瓦共和国2014年3月14日第179号政府令批准，该议定书的主要规定是，一方参加国的铁路机车车辆在通过另一方参加国境内的某一区段时，在不经停的情况下过境摩尔多瓦-乌克兰国境时，在口岸不对其进行国家形式的检查。



自2023年12月1日起，在耶图利亚（摩铁）-雷尼（乌[克]铁）-朱朱列什蒂港（摩铁）区段经雷尼站（乌[克]铁）往返于摩尔多瓦共和国的列车不间断运行。

2023年3月23日，为“巴萨拉比亚斯卡-谢尔普涅韦-1”铁路联运开放了联合口岸，并在巴萨拉比亚斯卡站（摩铁）实行联合检查流程。

### **改革并完善铁路运输管理体制工作**

根据欧盟标准调整铁路立法，摩尔多瓦共和国完成行业协定规定的条件下，摩尔多瓦共和国新铁路运输法于2022年通过，并于2024年2月18日生效。法规部分将2012年11月21日第2012/34/EC号令（关于建立统一欧洲铁路区）、2016年5月11日第2016/798/EC号令（关于铁路运输安全）以及2007年10月23日第2007/59/EC号令（在共同体铁路系统中驾驶机车和火车司机的认证）引入本国立法。该法规规定消除铁路服务市场的垄断，赋予私营运营商提供牵引服务以及货运和客运服务的权利。该法规对铁路管委会的运行、铁路基础设施的融资、旅客运输服务、赔偿服务及其他有关保护消费者权益方面作出了规定。提供铁路运输服务的公司必须拥有安全证书和经营许可证。



# 乌兰巴托铁路股份公司 (蒙铁)



## 与2022年相比的货物和旅客运量，单独计算的国际运量

2023年，乌兰巴托铁路货运量为3231万吨（较2022年增加16.5%）。

货物周转量增加26.6%，达到198.5亿吨/公里。

国际联运货物运量：

——进口363万吨货物，包括：

从中国进口113万吨货物；

从俄罗斯进口250万吨货物。

——出口1113万吨货物，包括：

出口中国1092万吨货物；

出口俄罗斯21万吨货物。

——过境509万吨货物，包括：

从中国到俄罗斯155万吨货物；

从俄罗斯到中国354万吨货物。

## 开通新的集装箱运输经路

到2023年底经蒙古过境运送3033列集装箱列车373320个集装箱（标箱）。其中包括组织中国-欧洲方向的过境集装箱列车（到站是科利亚季奇、若季诺[白铁]等）。

——从中国发往俄罗斯和欧洲（单程）195605个集装箱（标箱）；

——从俄罗斯和欧洲发往中国（单程）177715个集装箱（标箱）；

2023年，完成集装箱运送货物周转量（吨）计划的110.9%。

采用国际货约/国际货协统一运单开展的货物运送

蒙铁正在开展有关填写运单和随附文件的软件研发工作，以便在国际联运中使用国际货约/国际货协发送出口货物。

蒙铁可办理进口货物和过境货物的国际货约/国际货协运单。

## 开通的铁路新线

蒙铁未建设新的铁路线。

## 基础设施现代化改造

对13.3公里的铁路基础设施进行了大修。新建长69米的钢筋混凝土桥一座，新建长33米的铁桥一座，涵洞7座。

## 购置新机车车辆并对现有机车车辆进行现代化改造

2023年未购置新机车车辆。

## 发展快速和高速客运网络

在旅客运输方面，客运量有所下降。全年共运送旅客214万人次，是2022年同期的89.9%。旅客周转量增长13.7%。

## 简化铁路运输跨境工作

在扎门乌德窄轨铁路国境站，货运列车制动测试时间减少了20小时。

## 改革和完善铁路运输管理体制

成功引入无线电信道列车交通区间控制系统（SIRDП-E），以提高乌兰巴托铁路的运力。



# 波兰国家铁路股份公司 (波铁)



## 与2022年相比的客货运量，单独列出国际联运运量

2023年，波兰铁路承运人运送旅客37444万人次，运送货物23166万吨。承运人不单独收集关于国际旅客和货物联运的信息。

## 开通新的集装箱运输经路

波铁（货运）：2023年，波铁（货运）代表客户运营了下列新经路：

- 1) 梅迪卡—凯泽尔哈芬港（不来梅哈芬）
- 2) 梅迪卡—德拉乌吉斯捷（乌奥斯塔斯）
- 3) 梅迪卡—格但斯克港波利诺奇内（工程站）
- 4) 梅迪卡—格但斯克北部DCT码头（运价场站）
- 5) 梅迪卡—格丁尼亚港-ZMPG-BCT场站（运价站）
- 6) 梅迪卡—汉堡Eurokombi集装箱场站
- 7) 梅迪卡—帕多瓦物流港
- 8) 梅迪卡—罗斯托克泽哈芬
- 9) 梅迪卡—什切青中央港（换乘站）
- 10) 凯泽尔哈芬港（不来梅哈芬）—梅迪卡
- 11) 德拉乌吉斯捷（乌奥斯塔斯）—梅迪卡
- 12) 格但斯克港波利诺奇内（工程站）—梅迪卡
- 13) 格但斯克港波利诺奇内DCT场站—梅迪卡
- 14) 格但斯克港波利诺奇内ZMPG（场站）—梅迪卡
- 15) 格但斯克扎斯帕托瓦罗瓦—ZMPG（运价站）—梅迪卡
- 16) 格丁尼亚港（工程枢纽站）—梅迪卡
- 17) 格丁尼亚港—GCT（运价站）—梅迪卡
- 18) 格丁尼亚港—ZMPG（运价站）—梅迪卡
- 19) 格丁尼亚港—ZMPG—BCT（运价站）—梅迪卡
- 20) 汉堡Eurokombi集装箱场站—梅迪卡
- 21) 克莱佩达出口站—梅迪卡
- 22) 什切青中央港（枢纽站）—梅迪卡
- 23) 梅迪卡—帕多瓦
- 24) 格里维采—波代诺内
- 25) 克列德基—森德
- 26) 波德连热—兰巴赫（用联运车辆运输，但货物装载至卡车）
- 27) 梅迪卡（德国）—罗斯托夫
- 28) 多罗胡斯克—罗斯托夫
- 29) 梅迪卡（德国）—格里维采
- 30) 拉多姆斯科—梅迪卡（德国）
- 31) 多罗胡斯克—格丁尼亚
- 32) 格但斯克—多罗胡斯克

波铁（宽轨）：目前，公司正在波铁（宽轨）车站和未受军事行动影响的乌克兰主要城市之间开展多个集装箱运输项目。这不是新的集装箱经路，但在试运行后，波铁（宽轨）将研究办理常态化集装箱运输的可行性。

## 开通的铁路新线

目前波铁正在实施公司历史上最大的投资计划，即“2030年（展望2032年）国家铁路规划”，其主要优先事项是：改善基础和综合TEN-T网络的技术条件；提高城市群线路的运力；实施对各个区域运输系统重要的项目；根据欧洲议会和理事会第913/2010号法规，改善形成

货运走廊的铁路线路的技术条件；改善准轨线和宽轨线交汇处铁路口岸的基础设施条件；改善华沙与重要但交通不发达地区之间的联系；改善各省城市之间的通讯；改善线路的技术状况，针对货运，包括提供绕城市群的线路、改善通海港的线路。

2030年之前国家铁路规划中最重要的投资包括：

- E75号铁路线工程的比亚韦斯托克—埃尔克—苏瓦乌基—特拉基斯基（国界）区段；
- 华沙中心线工程的华沙东站—华沙西站区段；
- 建设比得哥什—三联城替代运输线路；
- E65号西里西亚客运干线工程：贝钦—卡托维兹—蒂黑—扎布热格—泽布日多维采区段；
- 建设铁路新线波德文泽—什切尔日奇—廷巴克/姆沙纳—多尔纳，并对既有104号查布夫卡—新松琦铁路线进行现代化改造。

此外，正在实施旨在改善各省当地客运的区域规划，以及旨在消除交通占地的两项投资规划：

- 改善当地和区域铁路基础设施的计划：铁路+至2029年；
- 2021-2025年国家铁路车站建设或现代化改造计划。

### 2016-2023年恢复铁路运输

近年来波铁的投资活动主要旨在改善铁路运营、提高吸引力和竞争力、改善空间可达性以及重启数百公里铁路线上的客运和货运列车服务。

2016-2023年恢复铁路线路880多公里。实施了选定项目，包括28号铁路线（韦利舍夫—泽格泽波鲁德诺）、30号铁路线（卢库夫—卢布林波诺茨尼）、35号铁路线（奥斯特罗莱卡—霍泽莱区段）、142号铁路线（卡托维兹—利戈塔—蒂黑区段）、146号铁路线（琴斯托霍瓦—霍茹夫—塞姆科维采区段）、190号铁路线（戈莱绍夫—切申区段）、289号铁路线（莱格尼察—卢宾—鲁德纳—格维兹达诺夫区段）或358号铁路线（车尔文斯克—古宾区段）的现代化改造，极大提高了客运的可达性和舒适度，由于实现了长距离运输大量货物，提高了铁路干线、城市群和重要货运干线的运输能力。

此外，为了提高波兰—乌克兰国境口岸的通过能力，正在波兰—乌克兰国境口岸以及通往边境的铁路线上直接进行重建、现代化改造和投资工作。开展了新的国际铁路客运服务，为多罗哈斯克—雅格丁或普热梅希尔—莫斯季斯卡国境口岸提供服务。

### 基础设施现代化改造

波铁：截至2023年底，车站投资计划建设/现代化升级的191个车站中，已有110个车站投入运营，另外6个车站已验收，将于2024年初向旅客开放。116项已完成的投资总价值净值约为11.8亿兹罗提。

目前，波铁有38个车站正在建设中，预计总成本净值约为7.403亿兹罗提。

波铁货运：2023年，位于兹杜斯卡沃拉—卡尔什尼采的新多式联运场站——波铁货运站正式启用，该场站位于华沙—罗兹—弗罗茨瓦夫和格但斯克—卡托维兹铁路线的交汇处，毗邻S8高速公路，与高速公路网络（A1/A2、A1/S14、S8/S14和S8/A2交叉口）相连，毗邻欧洲重要的第131号铁路线。

该场站占地13公顷，仓库面积达33,000平方米，建在波兰一个最大的货运站旁边。该设施配备了优化运营的智能系统，包括自动集装箱识别系统和为列车和汽车分配空间的订单处理系统。

2023年，场站运营初期，货物转运使用自走式设备（正面吊）进行，2024年也使用新安装的起重机进行转运。

兹杜斯卡沃拉—卡尔什尼采场站提供多种物流服务，例如空载和满载的通用和特殊集装箱、半挂车和中性和危险货物可换车体的转运和存储，以及装卸货和整理货盘。波铁货运场站拥有备用土地，可供进一步扩大投资。

波铁宽轨冶金工业专用线有限公司：

- 1) 赫鲁别舒夫宽轨冶金工业专用线站的扩建和开发：第二阶段。
- 2) 在扎莫希奇马尔丹宽轨冶金工业专用线站内建造四个20x50米的轻型棚，并在场地上建造一个地磅。
- 3) 扎莫希奇博尔塔季奇宽轨冶金工业专用线站建设装货场以及该项目所需的基础设施，面积为10,000平方米。
- 4) 改造扎莫希奇—博尔塔季奇冶金工业专用线站的轨道系统。
- 5) 在什切布热申的宽轨冶金工业专用线转运场站建造两个20x50米的轻型展馆，加固调车区并建造汽车衡。
- 6) 在第130号轨道上建造装货场，并在什切布热申宽轨冶金工业专用线站安装Q 25t龙门起重机。
- 7) 在什切布热申宽轨冶金工业专用线转运场站建造四个筒仓。
- 8) 在什切布热申宽轨冶金工业专用线站建设装载区以及实施该项目所需的基础设施。

波铁城际：2023年签署的合同总价值净值约为3400万兹罗提。波铁城际投资现代基础设施解决方案是公司战略的一部分。

波铁城际股份公司2023年投资：

- 1) 在克拉科夫，格洛夫尼，扎霍德站建立生态季节性自动洗车场，并带有设备和相关基础设施（2023年3月开工）；
- 2) 普热梅希尔经停站现代化改造招标——总成本约为3.83亿兹罗提（2023年招标）；
- 3) 改造华沙—格罗肖夫铁路支线线路图。
- 4) 改造华沙中央站客户服务中心场地。
- 5) 现代化改造弗罗茨瓦夫大厅检查通道和场地。
- 6) 维修波铁城际股份公司南部地区的轨道基础设施，地点如下：卡托维兹—扎沃齐、克拉科夫—普罗科西姆、克拉科夫—托瓦罗维、克拉科夫—普拉绍夫和普热梅希尔—巴孔奇采。
- 7) 改造313号轨道3kV集装箱配电装置，以及弗罗茨瓦夫—格洛夫尼车站连接B线停车场的电气线路改造并安装3kV配电箱。
- 8) 购买、安装和调试一个全新的喷漆箱，用于机车车辆喷漆，以及喷漆后烘干，并在华沙—格罗肖夫车站现有的GH厅设立喷漆箱。
- 9) 改造华沙—格罗肖夫铁路线上的消防设备（消火栓）以及供水和空气压缩网。

波铁城际股份公司计划投资：

- 1) 改造波铁城际股份公司什切青、扎列斯基、伦吉专线地区现有铁路基础设施。
- 2) 改造克拉科夫—格洛夫尼—扎霍德铁路支线。
- 3) 在弗罗茨瓦夫建立自动洗车场，并带有设备和相关基础设施。

### **购置新机车车辆，对现有机车车辆进行现代化改造**

波兰国家铁路股份公司：2023年，波铁实施了以下项目：

- 采购8,800个轮对和刹车片，以对2,200辆铁路车辆进行现代化改造（与欧盟共同融资的项目）；
- 采购21台ET43“龙”系列6轴多系统机车；
- 采购5台西门子EU46系列4轴多系统机车（与欧盟共同融资的项目）。

波铁宽轨冶金工业专用线有限公司：2023年，波铁宽轨冶金工业专用线有限公司将SM48系列的3台机车现代化改造为15D/A型。在CAT 3512C柴油动力（功率2,040马力，1,480千瓦）的SM48机车的基础上，购买2台现代化15D/A机车。

波铁城际股份公司：2023年，波铁城际股份公司签署了现代化改造以及收购现代机车车辆的合同，总价值超过19.6亿兹罗提。

自实施“铁路大投资”战略以来，公司已签署总价值85亿兹罗提的合同。

波铁城际股份公司已与波兰机车车辆制造商签订了合同：

——购买46台单系统电力机车的合同，总价11.7亿兹罗提（2023年12月）；

——购买20台Griffin电力机车的协议，总价值超5亿兹罗提（2023年3月）。

上述合同的实施将使该制造商在波铁城际股份公司车队中的现代机车数量增加到96台。

——32节车厢的维修合同，总价值超过2亿兹罗提（2023年9月）；

——50节车厢的定期维修合同，总价值约2.61亿兹罗提（2023年第四季度），维修后将成为COMBO型多功能车厢。



现代化改造之后的华沙西站

## 发展快速及高速客运网

有关波兰高速铁路建设计划的信息。

波兰高速铁路运输发展计划与中央交通港建设项目相关，该项目包括建设波兰中部的巴拉诺沃团结机场，以及连接波兰其他地区与华沙和上述机场的公路和铁路网。在巴拉诺沃地区建立一个铁路枢纽，其中一部分是连接中央交通港与现有和计划修建的铁路线。

中央交通港铁路项目总共有12条铁路线，包括10条“辐条”——从波兰不同地区通向华沙和中央交通港的铁路线。

与铁路运输一体化是团结机场正常运行的条件之一。作为中央交通港项目的一部分，将修建约1600公里的铁路新线，其中的140公里必须在团结机场投入运营前建成。在准备阶段，将修建一条铁路新线：华沙—中央交通港—罗兹—法布里奇纳—2012年废弃的高速铁路项目的第一段（“Y型”线）。该区段火车运行速度可达250公里/小时。根据目前计划，“Y型”线（自华沙至罗兹，自谢拉兹至弗罗茨瓦夫和波兹南）预计在2030年之后全面建成。

最终，在中央交通港项目的框架下，还将修建中央铁路线北线，即将中央铁路线从日拉尔杜夫地区延长至中央交通港，并进一步向普沃茨克、弗沃茨瓦韦克、格鲁琼兹和三联城方向延伸（格但斯克、格丁尼亚、索波特）。

中央交通港项目的铁路部分分为多个阶段，将于2040年完成，是一个由10个方向通向中央交通港和华沙的新线路网。建成后，该线路网将覆盖本国最大的城市，乘火车到中央机场的时间预计不超过2小时，但抵达什切青需要3小时15分钟。还可保证自捷克、斯洛伐克、乌克兰、白俄罗斯、立陶宛和加里宁格勒州的边境地区便捷到达中央交通港。

每条“辐条”线路都将由新区段及重修或改造的部分基础设施组成。

就新建高速线路而言——首先是华沙和罗兹之间，然后是弗罗茨瓦夫和波兹南之间——初始标准速度预计达250公里/小时，且此技术参数允许后续提升该速度。

中央交通港项目框架下的铁路投资计划最重要的内容是：

1号辐条（波美拉尼亚、库亚维亚）：中央交通港—普沃茨克—弗洛茨瓦维克—格鲁齐亚兹—特切夫—三城（中央铁路线广场）—勒博克—斯卢普斯克；弗洛瓦维克—托伦—比

得哥什—皮拉—什切齐  
内克—比亚洛加德—科沃  
布热格；

2号辐条（瓦尔米亚）：  
中央交通港—华沙—纳西  
尔斯克—切哈诺夫—贾尔  
多沃—奥尔什丁；

3号辐条（波德拉谢  
省、马祖里）：中央交  
通港—华沙—杰隆卡—特  
卢什茨—齐热夫—比亚韦  
斯托克—库兹尼察；比亚  
韦斯托克—埃尔克—苏瓦  
乌基—特拉基斯基；特  
鲁什—奥斯特罗莱卡—洛  
姆扎—皮什—奥尔日什—吉日茨科；



Express Intercity Premium级高速电动车组

4号辐条（谢德尔采、比亚拉波德拉斯卡、泰雷斯波尔）：中央交通港—华沙—谢德尔  
采—武库夫—比亚拉波德拉斯卡—泰雷斯波尔；

5号辐条（卢布林）：中央交通港—华沙—奥特沃克—卢布林—特劳尼基—海尔姆；特劳  
尼基—克拉斯诺斯托夫—扎莫希奇—托马舒夫—卢布林斯基—贝尔热茨；

6号辐条（拉多姆、喀尔巴阡山）：中央交通港—格罗耶茨—瓦尔卡—拉多姆—伊尔扎—  
奥斯特罗维茨—斯维托科日斯基—斯塔洛瓦沃拉—伦敦尼亚—热舒夫—萨诺克；热舒夫—亚  
斯洛—克罗斯诺；

7号辐条（凯尔采和塔尔努夫）：中央交通港—中央铁路线—小波兰—西里西亚枢纽  
(MSU)—克拉科夫—波德文泽—新萨克兹/恰博夫卡；小波兰—西里西亚枢纽—捷克维采—杰  
季采—亚斯特岑比—兹德鲁伊；密歇根州立大学—卡托维兹；中央铁路线—奥波奇诺—康斯  
基—凯尔采—布斯科兹德鲁伊—塔尔努夫—新萨克兹—穆希纳；

8号辐条（琴斯托霍瓦、奥波莱）：中央交通港—斯基尔涅维采—琴斯托霍瓦—奥波莱—  
尼萨—克洛兹科；

9号辐条（大波兰、卢布斯茨省、西波美拉尼亚）：中央交通港—罗兹—谢拉兹—维鲁  
舒夫—弗罗茨瓦夫—希维德尼察—瓦尔布日赫—卢巴夫卡；谢拉兹—卡利什—波兹南—什切  
青—什切青戈莱纽夫；卡利什—大波兰省奥斯特罗—莱什诺—格洛戈夫—绿山城；波兹南—兹  
邦辛内克—大波兰省戈茹夫；

10号辐条（库特诺、科宁、波兹南）：中央交通港—华沙—索哈切夫—库特诺—科宁—斯  
瓦岑兹—波兹南。

目前，波兰铁路线总长1.9万公里，其中，自20世纪90年代初以来已有超过5000公里的  
铁路线被毁坏。由于自20世纪80年代冶金工业专用线（LSL）和此前的中央铁路线（CRL）  
建成以来，波兰再未进行过大规模的铁路线建设，因此需要新的投资。过去30年，波兰仅新  
建了50公里的铁路线（37公里长的波美拉尼亚铁路以及几条通往机场的线路，包括华沙—肖  
邦和卢布林）。

在波兰不通铁路的万人以上城市有100多个，相比之下，捷克1个，斯洛伐克8个，匈牙  
利6个，奥地利5个。波兰铁路网仍然带有时代的痕迹，尤其是波兰东部的线路布局和铁轨密  
度较低。

得益于中央交通港项目的实施，目前无法乘坐火车到达的城市，如亚斯琴别-兹德鲁伊、  
卢布林地区托马舒夫、康斯基、布斯科-兹德鲁伊、达布罗瓦塔尔诺斯卡和韦戈泽沃，将出现

在波兰的铁路运行图上。通往中央交通港的高速线路和辐条将使铁路网更紧密，并有助于充分发挥其潜力。

## 简化铁路运输跨境工作

**波铁线路公司：**2023年，波铁线路公司实施了以下措施，以消除货物运输过程中出现的障碍：

- 1) 与波铁线路公司、乌（克）铁和立铁（货运）持续合作，优化铁路运输；
- 2) 使用现代化的乌（克）铁自有车辆（更换转向架）运送谷物和燃料；
- 3) 通过协调双方的装载作业来优化运输过程，以防止机车车辆滞留；
- 4) 改进乌（克）铁农产品和食品的运输车辆——满足对过境粮食车辆不断增长的需求；
- 5) 继续与边境部门、铁路基础设施管理者、承运人、转运人、货物进口商/收货人进行国内/国际合作（使边防部门工作时间与货运量相适应，通过预报信息和协调同步减少边防部门查验作业，铁路基础设施管理者与承运人在协调运输流程与铁路基础设施现代化改造进程方面开展合作，优化牵引作业潜力）；

6) 在波德连日站建造欧洲范围内（欧盟首个）的创新型MAN卡车装载坡道，并开始使用固定线路运输。

**波铁城际公司：**波铁城际正在大力开发其数字化能力，以极大方便客户获取客票，特别是简化跨境旅行：

1) 2023年1月，推出波铁城际移动应用程序。2023年10月，推出新的线上票务服务e-IC2.0版本。

2) 截至2023年12月31日，通过票务销售合作渠道（包括mPay、e-podróżnik.pl、SkyCash、KOLEO、Jakdojade）共售出890万张客票，总额超过4亿兹罗提。

在简化跨境手续的框架内，与边境和海关部门的代表举行了会晤，旨在边境部门的能力范围之内对某些情况调减通过边境检查的时间。考虑制定的协议，对波兰和乌克兰之间的列车时刻表进行了更改。

**客运量：**2023年波铁城际公司运送旅客超6800万人次，系该公司历史最高记录。2023年，波铁城际列车停靠波兰411个城市的465个车站。运输成果良好——特别是，对机车车辆进行了数十亿的投资，因此旅行的舒适度得到了系统性的提高。

## 改革和完善铁路运输管理体制

根据多式联运背景下波兰铁路运输管理结构改革和完善最新措施，建议使用多式联运支持系统。除了基本的25%多式联运优惠外，承运人还可以利用其他要素来增加多式联运优惠额（最高50%），其额度将取决于：

- 运输线路——例如优先考虑从港口出发的线路、泛欧交通网线路；
- 使用至少一个场站和至少两种交通方式；
- 使用的机车车辆类型——优先考虑高速联运列车，这种列车可以与旅客列车连挂在铁路网上运行，从而有利于更好地利用通过能力、更有效地利用机车车辆和缩短货物运输时间；
- 根据承运人的声明（运单），预计列车车辆满载率不低于50%。

**多式联运优惠：**《2023年前多式联运发展及2040年前发展前景指南》提供了支持发展联运运输的建议措施。其中之一是“根据多式联运发货人和承运人的偏好，开展支持多式联运方法的研究，其中包括对多式联运优惠的研究。”2022年末和2023年，与波兰铁路基础设施管理公司和铁路运输管理局合作，对目前使用的多式联运优惠进行了货物运输和成本方面的分析。该合作能够评估对使用铁路多式联运的各关切方的咨询结果。同时，对多式联运的需求进行了分析，评价了其灵活性，并对近年来多式联运的成果及发展前景进行了评估。



# 俄罗斯铁路股份公司 (俄铁)



## 货运量

指标名称	2022年	2023年	2023年较2022年%
<b>货运量(百万, 吨)</b>	<b>1 354.5</b>	<b>1369.1</b>	<b>+1%</b>
国内运输	817.0	817.8	+0.1%
国际联运	537.4	551.3	+2.6%
包括:			
出口	429.6	432.0	+0.6%
进口	71.0	76.9	+8.3%
过境	36.8	42.4	+15.3%

## 集装箱运输(千, 标箱)

指标名称	2022年	2023年	2023年较2022年%
<b>合计(千, 标箱)</b>	<b>6521.1</b>	<b>7438.6</b>	<b>+ 14.1</b>
国内运输	2545.5	3006.4	+ 18.1
国际联运	3975.6	4432.1	+ 11.5
包括:			
出口	1504.8	1660.3	+ 10.3
进口	1625.2	1928.2	+ 18.6
中转	845.6	843.7	- 0.2

## 客运量

到2023年底, 俄铁客运量为11.996亿人次(为2022年105.7%, 为2019年100.1%), 其中, 长途运输—1.22亿人次(为2022年112.7%, 为2019年104.7%), 市郊运输—10.776亿人次(为2022年104.9%, 为2019年99.7%)。

客运周转量为1363亿人公里(为2022年111.0%, 为2019年102.2%), 其中, 长途运输—1031亿人公里(为2022年112.9%, 为2019年104.1%), 市郊运输—332亿人公里(为2022年105.5%, 为2019年96.7%)。

快速运输—超过1770万余人次(为2022年106.3%, 为2019年103.3%)。

## 2022-2023年与铁组成员国的直通联运客运量(人次)

运输方向	2022年	2023年	2023年/2022年的百分比
阿塞拜疆	-	-	-
白俄罗斯	2 459 887	2 364 121	96.1
哈萨克斯坦	220 352	375 134	170.2
吉尔吉斯斯坦	8 895	8 067	90.7
拉脱维亚	-	-	-
立陶宛	-	-	-
摩尔多瓦			
蒙古国*	20 634	17 210	83.4
塔吉克斯坦	15 182	45 224	297.9
乌兹别克斯坦	71 861	105 013	146.1
爱沙尼亚	-	-	-
共计	<b>2 796 811</b>	<b>2 914 769</b>	<b>104.2</b>

\* 由俄铁客运股份公司和乌兰巴托铁路股份公司担当。

至2023年底, 在俄罗斯和铁组成员国的客运量较2022年增长了4.2%。

## 关于发展集装箱货物混合运输、联合运输和多式联运的活动信息新集装箱经路

2023年集装箱运送量创历史新高，超过700.40万集装箱，同比增长14.1%或91.7万标箱。集装箱列车运输仍是需求最大、最具吸引力的集装箱运输方式。

通过集装箱列车运送了506.6万集装箱，同比增加16.2%，增运70.5万集装箱。

直达运输份额为68.1%，同比增长1.2%。重集装箱直达运输份额为79.4%（运送431.56万集装箱），比上年增长1.2%。

2022/2023年货运列车运行图中，为超过5200个方向的集装箱列车指定了运行图线路，其中251个用于国际集装箱列车。

据2023年统计：

—启动从白俄罗斯到西北部港口的过境集装箱运输，并通过位于与哈萨克斯坦、蒙古和中国接壤的铁路口岸，继续发展从白俄罗斯到中国的集装箱服务。

—中国第一列集装箱列车成功通过下列宁斯阔耶—同江铁路桥。

—俄铁物流股份公司沿“北—南”陆路走廊东部支线定期发送集装箱列车。

—在实施小批量货物运输服务项目的框架内，制造了5吨和10吨的中吨位集装箱及用于其运输的适配器平车样机，作为集装箱列车的组成部分，它们顺利通过了升起各种起重装置和测试商业运输的预验收。

## 既有铁路线、区段、车站、铁路基础设施的现代化改造

1. 在俄罗斯铁路股份公司铁路网上已更新各种类型的维修：

—在铁路网上进行了各种类型的维修，更新了5004.4公里的铁路，并更换了2334个道岔。

—完成了191个电气集中道岔和909.4公里的调度监控诊断的现代化改造。

2. 2023年，“铁路口岸基础设施发展”项目广泛深入，旨在增加1520毫米和1435毫米轨道基础设施的通过能力和运输能力。

3. 成功解决了国际运输物流走廊所需基础设施的建设问题，公司正在实施货物场站发展项目。

4. 在“北—南”陆路走廊、亚速海-黑海和东部方向走廊的货物场站配有装卸货设备作业区域。

5. 俄罗斯铁路股份公司已开始南港TLC的建设工作，该项目是莫斯科市货运“框架”建设的一部分。

## 购置新的机车车辆，改造现有机车车辆

2023年，俄铁购置了55列电力列车，共计285节车厢。

作为客车更新的一部分，俄铁客运股份公司交付了531辆新客车，其中包括104辆双层客车（2022年交付了433辆，包括108辆双层客车）。

此外，2023年在CR-2范围内维修了709辆车（2022年维修了475辆车），在CWR范围内维修了23辆车（2022年维修了140辆车）。

2023年，在“购置牵引机车”项目中交付了557台机车（310台电力机车和247台内燃机车），其中包括：

——282台货运电力机车；

——28台客运电力机车；

——77台货运内燃机车；

——166台调车机车；

——4台客运内燃机车。

## 发展快速和高速客运网

2023年，继续努力为发展大城市间的快速和高速铁路运输及实施优先项目——莫斯科-圣彼得堡高速铁路干线奠定基础。

在建设莫斯科-圣彼得堡高速铁路干线问题跨部门工作小组的框架内开展工作。

更新了客运量和运价预测，确定了高速铁路干线建设成本的计算方法，并更新了该项目的财务模型。

继续开展高速铁路干线机车车辆的研发工作。

### **关于简化国际铁路跨境运输问题（采用电子数据交换）**

在报告年度，与俄罗斯联邦边检和海关部门解决了简化与中国、蒙古、朝鲜的国境口岸和远东港口的跨境手续等一系列问题。

特别是，俄铁实施了一个项目，在通过远东铁路边防检查站直通中国铁路联运运送散装出口货物（煤炭、矿石）时，向俄罗斯联邦监管机构提供电子形式的文件和信息，而不是纸质版国际货协运单副本，这使海关部门减少了处理铁路和货物随附文件所需的时间，并取消了向海关检查站提交纸质文件的要求。目前正在与俄罗斯联邦海关总署联合开展一项试验，将集装箱货物的海关检查从铁路检查站移交到货物交付地的海关物流中心。

自2018年5月17日起，开展实施《中华人民共和国与欧亚经济联盟及其成员国经贸合作发展规划（路线图）》的工作。

### **2023年铁路行业的改革和战略发展及完善铁路运输管理体制的工作**

俄铁的铁路网使用强度（运输密度，单位为增量吨-公里/公里）居世界首位，占全国货运量的85%（不包括管道运输）和客运量的约30%。俄罗斯铁路每年的客运量超过10亿人次。

2023年12月15日，第四届铁路大会召开，国家元首出席了会议。会议指出，俄罗斯铁路是一个强大的高科技综合体，在引入创新和数字解决方案方面是俄罗斯经济的旗舰之一。

大会概述了铁路行业发展的优先任务，主要包括

- 确保运输和铁路行业的交通安全；
- 以现代数字技术为基础，在快速变化的市场环境中提高运输服务的竞争力、质量和灵活性，以及协调发展俄罗斯联邦境内的公共铁路和非公共铁路；
- 考虑到所有市场参与者的利益，确保货运和客运流量均衡分配，并在它们之间建立长期稳定规范的关系，为追求国家经济利益发展必要的铁路基础设施；
- 提高运输服务的质量，包括运输的安全性和舒适性，同时尽量减少对环境的负面影响；
- 按照国内现代高科技实践，发展机车车辆维护和修理领域的生产基础设施；
- 加强与外国合作伙伴的双边和多边合作，促进俄罗斯铁路在相关国际组织和国际协会中的利益；

——到2030年底，实现主要出口方向上铁路基础设施的必要生产能力；

——发展快速和高速旅客联运的基础设施；

——均衡更新铁路基础设施、主要固定资产和机车车辆，在公私伙伴关系基础上扩大投资机制，促进铁路基础设施的快速发展，以加快国家的社会经济发展。

根据俄罗斯联邦政府2023年11月3日第3097-r号令，核准了2030年前俄罗斯联邦运输业数字化转型领域的战略方向。

该方向的主要目标是提高运输和物流服务质量（提高可达性和速度，降低成本），发展俄罗斯国内和国际无缝运输，确保其安全性和可靠性（抵抗特殊的外部条件），并通过数字化转型减轻对环境的负担。

为实现这些目标，将解决以下任务：

- 客运和货运数字化以及基础设施和运输设备的生命周期数字化；
- 运输综合体管理数字化；
- 保障运输领域基础设施关键信息安全；
- 提高运输综合体的技术发展和去碳化水平。



# 罗马尼亚国有铁路股份公司 (罗铁)



## 2023年国际旅客运输总量（与2022年相比）

	2022		2023	
	旅客运输	人公里	旅客运输	人公里
<b>合计:</b>	<b>53.724.577</b>	<b>4.926.615.777</b>	<b>56.363.242</b>	<b>5.211.399.105</b>
国内运输	53.422.505	4.832.913.334	56.008.562	5.116.471.595
国际联运	302.072	93.702.443	354.680	94.927.510

### 《列车公里》指标

2023年，罗马尼亚铁路旅客联运为6117.6万列车公里，为2022年的104.48%；货物联运为2147.7万列车公里，为2022年的95.80%。

### 铁路基础设施现代化改造

2023年期间，罗马尼亚国有铁路股份公司继续开展各个项目，以便修复铁路线路、现代化改造电气集中连锁系统、安全系统和ERTMS控制系统、修复桥梁、小型桥梁和隧道。这些项目由欧盟“大型基础设施”（POIM）工程计划/“欧洲互联互通”机制（Connecting Europe Facility – CEF）拨款，罗马尼亚国家复苏和发展（PNRR）基金，以及罗马尼亚国家预算拨付给交通和基础设施部的资金。

### 第1阶段与邻国有陆上或海上跨境交通的铁路路段TEN—T主要网络中处于准备或实施阶段的铁路基础设施修复/现代化项目如下

➔ 克鲁日纳波卡—奥拉迪亚—比霍尔主教区—匈牙利/罗马尼亚国境：第1、3、4组的设计工作正在执行中，第2组的技术设计已获批，施工许可证已颁发；

➔ 卡兰斯贝什—蒂米什瓦拉—阿拉德：四组的设计工作正在执行中：卡兰斯贝什—卢果什；卢果什—蒂米什瓦拉东；蒂米什瓦拉东—罗纳兹特里阿什编组站和罗纳兹特里阿什编组站—阿拉德；

➔ 维修工程“快速取胜”项目—消除速度限制以恢复轨道上层建筑的技术参数的工作：蒂米什瓦拉铁路区段（5组），布拉索夫铁路区段（21组），克鲁日铁路区段（49组），克拉约瓦铁路区段（26组），布加勒斯特铁路区段（16组），格拉兹铁路区段（6组），和雅西铁路区段（线路600，捷库奇—雅西）的合同正在执行阶段；

➔ 布加勒斯特北部—日拉瓦—朱尔朱北部—朱尔朱北部国境：第1组设计和执行合同正在执行阶段：恢复维德拉和科马纳地区之间阿尔杰什河铁路桥；第2组布加勒斯特北部—日拉瓦—朱尔朱北部—朱尔朱北部国境区段铁路线路的现代化改造可行性研究已完成；根据2023年12月14日第1269号政府决议，该投资的技术经济指标获得批准，设计和实施工作的公共采购程序正在准备中；

➔ 罗曼—雅西—罗马尼亚/摩尔多瓦国境和帕斯卡尼—德梅内斯蒂—维克尚—罗马尼亚/乌克兰国境：修复罗曼—雅西—国境铁路线路修复的可行性研究报告正在执行阶段；普洛耶什蒂—福克萨尼、福克萨尼—罗曼、帕斯卡尼—德马内斯蒂的可行性研究报告已完成；德梅内斯蒂—维克尚—罗马尼亚/乌克兰国境线路电气化资金投资获得CEF批准，设计和实施工作的公共采购文件处于编制阶段。

➔ 克拉约瓦—卡拉法特/戈伦茨—罗马尼亚/保加利亚国境的铁路线修复：投资获得核准，正在确认资金来源，是2021-2027年运输计划的预备项目；

→ 康斯坦察港铁路基础设施现代化改造：康斯坦察港铁路基础设施现代化改造可行性研究报告已经完成，投资获得核准；CEF第一阶段的资金合同已签订——设计和实施工作的公共采购程序已完成，合同正在签署阶段；CEF第二阶段的资金，设计和实施工作的公共采购程序正在准备中；



2024年1月，签署了向罗马尼亚铁路供应比得哥什佩萨轨道技术股份公司（铁组加入企业）生产的62列电动列车的协议

→ 朱尔朱北部—友谊桥（罗马尼亚/保加利亚国境）—鲁塞铁路电气化：2022年，罗铁与保铁（基础设施）/罗马尼亚和保加利亚相关部门的代表就确定铁路线（11.345公里）电气化改造可行性研究报告的资金来源，提出CEF运输计划和2021-2027年罗马尼亚—保加利亚跨境合作计划，这些欧洲筹资机制有助于通过伙伴关系推动跨境项目。

### 第2阶段罗马尼亚国有铁路股份公司其他投资项目如下：

→ 修复国境线—库尔蒂奇—锡梅里亚铁路线路，该铁路线路为泛欧4号走廊的一部分，用于开行最高时速160公里的旅客列车和最高时速120公里的货运列车，第2区段：伊尔特乌—古拉萨达和第3区段：古拉萨达—锡梅里亚。

#### 进度：

- 2a分段：614公里—贝尔扎瓦Y地点（90.75%）；
- 2b分段：贝尔扎瓦Y地点—伊尔杰乌Y地点（87.80%）；
- 2c分段：伊尔杰乌Y地点—古拉萨达（68.10%）；
- 第3区段：古拉萨达—锡梅里亚（82.20%）。

→ 修复布拉索夫—锡梅里亚铁路线路。该铁路线路作为泛欧4号走廊的一部分，用于保证开行最高时速160公里的旅客列车和最高时速120公里的货运列车，科什拉留—锡梅里亚区段。

#### 进度：2023年进行了以下工作的最终验收：

- 下温楚—科什拉留区段和科什拉留—锡梅里亚区段；
- 安装信号设备、ERTMS（欧洲列车控制系统），已完成99%。

→ 修复布拉索夫—锡梅里亚铁路线路。该铁路线路作为泛欧4号走廊的一部分，用于保证运行最高时速160公里的旅客列车和最高时速120公里的货运列车，锡吉什瓦拉—科什拉留区段。

#### 进度：

→ 锡吉什瓦拉—阿采尔区段，阿采尔—米科萨萨区段和米科萨萨—科什拉留区段三个区段均进行了最终验收；

→ 安装信号设备、ERTMS（欧洲列车控制系统）合同正在执行阶段，已完成99.15%；目前处于测试阶段，以便验收工作。

→ 修复布拉索夫—锡梅里亚铁路线路。该铁路线路是莱茵河—多瑙河走廊的一部分，

用于保证开行最高时速160公里的旅客列车和最高时速120公里的货运列车。区段：布拉索夫——锡吉什瓦拉；分区段：第1区段布拉索夫——阿帕察和第3区段卡察——锡吉什瓦拉。

进度：现正在执行阶段，完成了24.58%。

→ 修复布拉索夫—锡梅里亚铁路线路。该铁路线路是莱茵河—多瑙河走廊的一部分，用于开行最高时速160公里的旅客列车和最高时速120公里的货运列车。区段：布拉索夫—锡吉什瓦拉；分区段；第2区段阿帕察—卡察。

进度：现正在执行阶段，完成了22.20%。

→ 蒂米什瓦拉地区铁路分公司——桥梁、小型桥梁和铁路隧道的修复工作。

进度：工作已经100%完成。

→ 克拉约瓦地区铁路分公司——桥梁、小型桥梁和铁路隧道的修复工作。

进度：

→ 第1组-100%-工作已于2022年完成，2023年进行了最终验收；

→ 第2组-100%-2021年完成了最终验收；

→ 第3组-100%-2023年完成工作。

### **简化跨境工作**

作为铁路基础设施管理单位，罗马尼亚国有铁路股份公司“南方铁路”股份公司已采取以下措施以简化跨境的措施：

——库尔蒂奇—廖科什哈孜、叶比思科比亚—比霍尔—比哈尔克列斯捷什，朱尔朱北部—鲁塞和维丁—果列茨国境站间采用信息系统，使得罗马尼亚与邻国（匈牙利和保加利亚）车站值班员间能够自由咨询和提供信息，以此解决语言障碍；

——罗铁（罗马尼亚）和匈铁（匈牙利）铁路网间使用IMMCOM信息应用程序，并且由于铁路基础设施管理人和铁路承运人之间的紧密协作，优化了货物列车在国境站停留的平均时间。



## 斯洛伐克共和国铁路 (斯铁)



## 2023年货运量和客运量，单独列出国际联运运量

### 客运量指标

国家	道路	年份	运送旅客 (千人次)	旅客周转量 (百万人公里)
斯洛伐克	斯铁	2022	67118,00	3226,97
		2023	71726,51	3560,40
		2022国际联运运量	5031,9	270,278
		2023国际联运运量	5257,52	263,264

### 货运量指标

年份/吨	国内运输	国际运输	合计
2023*	3 269406	23 082 986	26 352 392
2022	3614158	25236576	28 850 734

\* 2023年数据在进行第一次年度初步总结后获得，官方数据将于2024年3月初公布。

### 开通新的集装箱运输经路

2023年未开通新的集装箱运输经路。

### 开通的铁路新线

修建进/出乌克兰的新铁路线：

### 客运

2023年，通过紧急变更，承运人股份公司Regiojet获得了科希策-乔普双向开行第1222/1223列车路线运营权，并延续使用2023/2024列车运行图。从2024年1月23日开始，基础设施管理者要求承运人RegioJet公司放弃2023/2024列车运行图中科希策—乔普（乌[克]铁）经路上开行第1222/1223列车的运营权，因为该列车的使用率低于铁路网使用条件规定的限度。

### 货运

从2023年4月起，由斯洛伐克Retrak有限责任公司负责，已经开通了四条61050/61051和61056/61057标准轨距的自由线路，蒂萨河畔切尔纳-乔普铁路线（乌克兰铁路）。

从2023年7月开始，斯洛伐克Retrak公司开通了两条新的宽轨列车3715/3716号蒂萨河畔切尔纳-乔普铁路线。

从2023年12月起，由RailLog有限责任公司开通了四条标准轨距61060-61063的自由线路，蒂萨河畔切尔纳-乔普铁路线。

所有上述货运列车均在2024年继续运行。

### 基础设施现代化项目改造

2023年期间，改造工作已在以下项目上进行实施：

1) **日利纳-科希策铁路线，利普托夫斯基米库拉什-波普拉德-塔特拉段（外部），第一阶段（波普拉德-卢奇夫纳）现代化改造**—正在进行中，预计根据承包合同完成施工工作-2023年7月（比承包合同延迟约12个月）。

2) **斯铁，斯洛伐克共和国/捷克共和国国境的德文斯卡新村铁路线现代化改造**—工程主要在库塔（外部）—库塔州边界段进行，预计该路段的建筑工程将于2024年5月完成。

3) **完成日利纳—特普利奇卡分类站及相应的日利纳枢纽铁路基础设施建设**, 包括瓦赫—瓦林—斯特雷奇诺路段—正在进行中, 预计根据承包合同将于2024年12月完成建设工程 (比承包合同延迟约18个月)。

4) **甘尼什卡—维尔卡伊达—博德瓦河畔摩尔达瓦—城市电气化项目**正在进行, 预计施工将于2024年12月完成。

5) **特雷比绍夫客运综合场站**于2023年10月建成。

6) **走廊现代化改造: 斯洛伐克/捷克的国境—恰德察-基苏察河畔克拉斯诺 (附近), 铁路线路: 第三阶段—恰德察 (附近) -恰德察国境区段**, 目前正在执行, 预计将于2024年7月完成。

7) **瓦赫河畔特尔诺维采的火车站-特夫尔多绍夫奇火车站, 第1和第2号轨道现代化改造;**施工已于2023年10月完成。

8) 将GSM-R采用车站网络系统, 瓦林-科希策-国境蒂苏河畔切尔纳, 预计将完成第2024年12月完成施工。

9) 科希策火车站-第1号、第2号、第3号站台的现代化改造和第11号、第9号、第8号、第7号、第6号、第6号、第5号, 第3a号, 第1号轨道线路上部建筑的综合现代化改造-正在进行, 预计将于2024年6月完成施工。

10) 昂达沃河畔-班诺夫采路段的火车站、电气化和相关的现代化改造, 正在进行, 预计将于2025年7月完成施工。

11) 沙什廷-库季, 第1号轨道线路上部建筑的综合现代化改造-进行中, 预计2024年3月完成施工。

12) 克龙帕希火车站, 第23-30号道岔现代化改造 - 已于2023年12月完成施工。

13) 波普拉德-斯皮什新村经路, 波普拉德-维德尔尼克路段的现代化改造 - 2023年12月与承包商签订合同, 预计将于2024年开始施工 (在获得所有必要的建筑许可证后)。

## **购置新机车车辆, 对现有机车车辆进行现代化改造**

### **货运车辆的改造计划**

将货车改装为LL型闸瓦钎的无噪音车辆。斯铁货运公司7-16年车龄的自备车已经改装成了具有合成闸瓦钎或LL型闸瓦钎的车辆。2021年成功完成了将2050辆货车重新装配LL型闸瓦钎的项目。在2022年至2023年, 我们在第二个欧盟项目中接受将2,819辆货车改装为重新装配LL型闸瓦钎的任务。截至2022年底, 总共已经将5,406辆货车重新装配了LL和K型闸瓦钎。

在车辆上安装GPS。为提高灵活性、完善运行图的编制、做好定期技术维护计划, 到2022年底, 斯铁 (货运) 公司已为6000辆货车配备了GPS传感器。

### **移动轨道车辆的改造计划**

在131系列移动轨道车辆上配备了摄像头。

在2023-2024年期间, 将20辆742系列的移动轨道车辆改造为742.71系列。

新型运输设备—机车和电力机车:

- 15辆EJ r425 ("TEJ") 型现代化车辆于2023年验收, 目前已投入使用;
- 9辆EJ660 (ŠKODA Panter) /其中第一辆于2024年1月前获准投入使用, 其余车辆于2024年2月前投入使用;
- 3辆EJ561 (Stadler KISS) /将于2024年2月初投入运营。

## **旅客车辆**

机车和电力机车的现代化改造工作:

——在24台EJ 660/661 (ŠKODA Panter) 机车上安装了ETCS系统 (2024年2月1日起投入使用) ;

——在54台机车/动车/发动机组上安装了带有GSM-R (TSI)的RDST系统;

——在88台机车/动力/发动机组上安装了BlackBox系统 (通过RDS系统进行前置摄像头录像+对话录音) ;



17辆用于区域运输的现代化Bdteer客车，  
由ŽOS Trnava a.s.制造。



11辆新制造的用于区域运输的Bdmpz客车，  
由ŽOS Vrutky a.s.制造。

### 发展快速和高速客运网络

在高速客运网络方面，斯铁（货运）于2022年底与一家承包商签订了合同，编制有关连接V4集团国家高速铁路的可行性研究报告（这是V4集团的一个联合项目，拟通过高速铁路网将华沙、布拉格、维也纳、布拉迪斯拉发和布达佩斯等首都城市连接起来）。2023年期间，在斯洛伐克共和国境内开展了大量的可行性研究工作。该研究工作预计于2024年12月完成。

### 简化铁路运输跨境工作

2023年，斯铁（货运）进行了下列工作：

——购置谷物转运的换装设备，增加谷物转运操作人员数量，实现谷物转运技术设备现代化。

——在欧洲互联互通基金（CEF 2）《欧盟—乌克兰：匈牙利/斯洛伐克/乌克兰共同国境口岸基础设施能力、共同协作和服务效率方面的运输流优化和现代化改造》项目框架内，改善、优化和现代化改造匈牙利、斯洛伐克和乌克兰之间（乔普—蒂萨河畔切尔纳—巴托沃—埃佩尔耶斯凯）国境连接处的运输流，从而改善国境口岸的运输管理，提高乌克兰和欧洲铁路系统之间的共同协作，加快铁路口岸的通关程序，协调发展共同国境口岸和转运区的项目。斯铁（货运）寻找机会完成该任务。

——更新用于统一补充证书和驾驶执照的欧洲识别号码处理功能的应用程序；

——更新在欧洲铁路货运电子信息交换系统（ORFEUS）中用于发送货物的电子运单寄送程序；

——多布拉集装箱场站的现代化改造—第一阶段包括编制可行性研究报告、设计工作、获得场站现代化改造的许可，以及购置多式联运换装设备和推广TOS软件系统；

——2023年，开发了一款新的Android系统移动应用程序，用于进行和记录完整的制动测试、在驻车制动打开和制动关闭时记录车辆信息。该应用程序可在移动设备上使用。

### 改革和完善铁路运输管理体制

2023年，未开展改革和完善铁路运输管理体制工作。

РОҲИ  
ОҶАНИ  
ТОҶИКИСТОН

## 塔吉克斯坦铁路 (塔铁)



	单位	2022年	2023年	为2023年%
货运总量	千吨	6104.2	6458.1	105.8
其中：出口	千吨	1032.1	600.8	58.2
进口	千吨	4474.8	5423.0	121.2
客运总量	千吨	455.6	455.6	100.0
其中：国际运输	千吨	39.7	72.2	181.9
新建集装箱经路	未开通新的集装箱经路			
新开通铁路路线	未开展该项工作。			
基础设施现代化	-			
购置新车辆	辆	-	-	-
既有车辆翻新	辆	-	-	-
实施快速和高速客运网络发展规划	未开展该项工作。			
简化跨境铁路运输工作	通过与边境和海关机构的协作，减少技术标准所需的时间，为简化过境以及遵守国际旅客列车时刻表创造了有利条件。			
改革和完善铁路运输管理体制	未开展该项工作。			



# 土库曼斯坦铁路 (土铁)



## 主要业绩指标

指标名称	计量单位	2022年	2023年	2023年与2022年的比率, %
货物运输:	千吨	22 066.0	22 581.0	102.3
(其中, 国际运输)	千吨	7 658.0	7 055.0	92.1
货物周转量	千吨公里	13 200.9	13 974.7	105.9
旅客运输:	千人次	1 237.0	3 951.2	319.4
旅客周转量	千人公里	701.9	2 479.5	353.3

## 开通新的集装箱运输经路

2022年12月, 首列载有铜精矿的集装箱列车通过CASCA+联合运输经路从乌兹别克斯坦发往欧洲, 该经路基于“亚太地区国家—中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧洲(亚太地区)”国际联合运输经路建立。集装箱通过由91个20英尺集装箱编组的集装箱列车沿法拉布—土库曼巴希经路运送至土库曼巴希港, 后利用支线船从土库曼巴希港运至巴库港, 随后沿阿利亚特—别尤克基亚西克—巴统经路运送, 然后利用支线船运送至保加利亚的布尔加斯港。集装箱列车沿“乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—保加利亚/欧洲”经路开行, 全长超4000公里。

2023年11月, 在阿什哈巴德举行了乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其铁路部门领导人六方会晤, 会上, 延长了该经路的特殊运价。

根据2023年工作结果, 沿CASCA+“亚太地区国家—中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧洲(亚太地区)”联合运输经路过境土库曼斯坦运送集装箱2508个。沿“北—南”国际运输走廊组织了从俄罗斯和哈萨克斯坦铁路至伊朗和其他国家的过境集装箱列车。2023年过境运送集装箱总计1059个。

2023年, 集装箱过境运送量比2022年增长了161.2%。

在与伊朗铁路合作方面, 双方定期举行铁路管理机关负责人级别会议, 讨论与土库曼斯坦走廊沿线国际过境货运量的发展和增长有关的重要问题。

在开发“北南”国际运输走廊东线货运基地的框架内, 正在开展吸引大量进口运输的工作。

利用俄罗斯、哈萨克斯坦、土库曼斯坦、伊朗和印度的运输基础设施, 沿“北南”国际运输走廊东部支线从俄罗斯开往印度的整列集装箱列车途经土库曼斯坦境内。

2023/2024年的列车时刻表包括沿以下经路运行的12列集装箱列车:

1. 中国—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—阿富汗(多斯特克—博拉沙克—塞赫佳卡/塞赫塔巴特/伊曼纳扎尔);
2. 中国—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗(阿腾科里—萨雷阿加什—霍贾达夫列特—萨拉赫斯);
3. 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗(苏霍纳/巴布什基诺—伊列茨克1—博拉沙克—阿奎拉);
4. 中国—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗(阿腾科里—博拉沙克—萨雷阿加什/阿奎拉);
5. 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗(契科夫—谢米格拉维马尔—博拉沙克—萨拉赫斯/格普贾克);
6. 白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗(卡里伊1/卡里伊3/卡里伊4/若季诺/奥尔沙东—克拉斯诺耶—谢米格拉维马尔—博拉沙克—萨拉赫斯);
7. 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗(福尔马切沃/车里雅宾斯克货站—格鲁佐沃伊/沙尔塔什/阿帕拉特纳亚—伊列茨克1—博拉沙克—萨拉赫斯/阿奎拉);
8. 哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—土耳其(扎纳埃西尔—博拉沙克—阿奎拉);
9. 格鲁吉亚—阿塞拜疆—土库曼斯坦—乌兹别克斯坦(波季—别尤克—基亚西克—阿里亚特—土库曼巴什1—霍贾达夫列特—安集延/布哈拉II/季奇里克/乌卢格别克/泰尔梅兹/阿布

雷克/阿萨克)；

10. 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (沃尔西诺/别雷拉斯特/埃列格特罗乌格利/库帕夫纳/谢利亚季诺—谢米格拉维马尔—博拉沙克—萨拉赫斯/格普贾克/阿奎拉)；

11. 中国—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (多斯特克—萨里亚加什—霍贾达夫莱特—萨拉斯)；

12. 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (尼戈泽罗/塞格扎/苏霍纳/奥涅加/霍洛/普拉夫丁斯克—塞米格拉维马尔—博拉沙克—萨拉斯/阿基亚拉)；

13. 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (尼戈泽罗/舒沙里—半格拉维马尔—博拉沙克—萨拉斯)。

## 开通的铁路新线

2023年12月份在泽格—萨亚特路段开设了一个检查站，为土库曼纳巴德新机场提供服务。

## 基础设施现代化改造

2023年，为保障土库曼巴希—阿什哈巴德—土库曼纳巴德方向列车安全运行，对20座桥梁进行了大修；

路网大修-检修了204.0公里的轨道。

2024年计划：

通过萨拉斯站：

——在场站建造额外的装卸区；

——重建两条窄轨展览轨道；

——在巴巴拉普车站，重建轨道并新造一条到发轨道；

——在盖克德佩车站修建两条轨道用于调车作业；

——在鲁希贝伦特车站建造蒸汽喷洗站。

由于计划新建阿尔卡德火车站，需重建布兹梅因车站的到发轨道：

——在杰贝勒、巴米、杜沙克、拜拉马利站建设火车站。

就俄铁参与吉济拉尔巴特车厢修理厂分阶段重建以及吉普查克—伊乔古兹—达绍古兹路段、阿尔金—阿西尔—谢尔赫塔巴特路段、克尔基—伊玛马扎路段信号和通信综合现代化项目的形式和条件进行协商。

就俄铁参与土库曼纳巴德—玛丽—阿什哈巴德—土库曼巴希路线现代化和电气化项目的形式和条件进行协商。

## 购置新车辆和现有车辆现代化改造

2022-2023年，采购了21辆新机车，其中6辆俄罗斯生产的2TE25 KM系列，15辆中国生产的CKD9A-1系列，用于货运和客运。还采购了机车维修的备件。

——维修了各类货车600辆。

## 发展快速和高速的客运服务

与亚洲开发银行合作，对阿什哈巴德—杜沙克路段重建，包括更换上层轨道、建筑设施、信号和通信，后续路段电气化改造及新建抵达新市阿尔卡达格的高速通勤客运列车进行可行性研究。

## 改革和完善铁路运输管理体制

目前，土库曼斯坦正在有计划地开展向数字经济转型的规划工作，包括确保该领域的法律监管。

土库曼斯坦铁路正在准备为国内和国际铁路货运组织提供在线服务。

此外，“旨在向乘客提供文化服务并发展我国的数字系统实现铁路系统的线上售票。

通过减少文件生成、传输和处理的时间来简化文件流程，同时无需从纸质文档中手动重新收集数据，通过在运行模式下获取运输进度信息，为有效管理决策的创造可能性，提高人员效率，以及通过提高信息处理的可靠性来消除人为因素的重大影响。土库曼斯坦铁路正在开发新的电子文件管理软件。

新的软件包包括计划部员工、货运员、货物收发员、运输文件处理技术中心员工的自动化工作站（ARM）。

编制货物运输数字化建议，包括边境和海关管控程序，以提高经土库曼斯坦和俄罗斯联邦领土的过境走廊的竞争力。

面对新的挑战，我们正在积极提升货运服务，推进货物集装箱化，发展多式联运。特别关注集装箱运输的增长和铁路基础设施通过能力的提升。

土库曼斯坦铁路在双边基础上和多边国际联盟框架内与邻国铁路合作，制定有竞争力的运价，以吸引经过独联体成员国领土的线路上的额外货运量。

为了吸引经土库曼斯坦领土过境的集装箱货物运输，在土库曼斯坦、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、伊朗铁路的参与下，在保持中国—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗线路、俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗、乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—阿曼—卡塔尔线路中满载和空箱运输的优惠关税条件上持续开展工作。

在开发跨里海国际运输走廊框架下，正在与铁路和海事管理部门合作制定包括集装箱运输在内的货物运输具有竞争力的综合费率。

2023年，北南国际运输走廊获得新的发展动力，特别是穿越土库曼斯坦的东线。2023年，经谢尔赫季亚卡—萨拉赫斯国境口岸货物运输量达226.21万吨。

为了发展运输和物流服务，土库曼斯坦铁路、哈萨克斯坦铁路国有股份公司和俄铁之间进行谈判，并制定了开展活动的路线图。

2025年俄罗斯货车货物的额外运输量过“北南”走廊谢尔赫蒂亚克国境口岸预估约达700万吨（钾肥、炼铁焦炭、集装箱货物）。

为了解决“北南”走廊运营和保证中期通过能力问题，正在与俄罗斯和哈萨克斯坦同事就土库曼斯坦、哈萨克斯坦和俄罗斯的国境口岸清单开展联合工作。

此外，2023年过境俄罗斯、哈萨克斯坦、土库曼斯坦和伊朗的集装箱货物运输制定了统一的有竞争力运价。





# 乌兹别克斯坦铁路股份公司 (乌[兹]铁)



2022年货运和客运量，及国际运量：

2022年运输货物102,282.343千吨，2023年运输货物109,411.086千吨，是2022年的107%，其中国际联运，2022年运输货物40,585.869千吨，2023年运输货物48,569.726千吨，是2022年119.7%。

2022年客运周转量3,549.361百万人公里，2023年3,903.722百万人公里，是2022年的110%，其中直达运送，2022年115.703百万人公里，2023年190.566百万人公里，是2022年的164.7%。

2022年运送旅客9,139.181千旅客，2023年运送旅客9,809.692千旅客，较2022年增加107.3%，其中直通运送2022年204.634千旅客2023年330.6千旅客，较2022年增加9%。

### 2023年较2022年国际集装箱货物运输量信息

序号	运输类型	运送集装箱(个)		运送货物(吨)	
		2022年	2023年	2022年	2023年
1	入境	116045	145475	2487772	3223125
2	出境	85465	77998	969018	944710
3	过境	9249	12519	172964	258456

### 开通新集装箱经路

2023年，为发展“中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—阿富汗”多式联运走廊，在“喀什—奥什—安集延—加拉巴—海拉坦”新运输经路上进行集装箱班列试点。2023年，此经路共运输了411个集装箱。此外，经“中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦”经路运输296个集装箱和经“中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦”经路运输10个集装箱。

方向	集装箱数量(个)	
	2022年	2023年
中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦	0	296
中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦	0	10
中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-阿富汗	22	410
阿富汗-乌兹别克斯坦-吉尔吉斯斯坦-中国	0	10

### 开通的铁路新线

2023年，持续建设沙瓦特-卡拉乌赞斯克铁路线，该铁路建有横跨阿姆河的铁路和公路联合桥，全长80.2公里。

### 基础设施现代化改造

所实施项目：

- 布哈拉-乌尔根奇-希瓦和密斯肯-努库斯铁路路线电气化和高速运输；
- 帕普-浩罕-安集延路段电气化路段现代化。

### 2023年购置新车辆和既有车辆现代化改造

2023年，投资项目框架下，共对39辆机车和1405辆货车进行了维修和现代化改造。新造18辆客车和771辆货车。18辆客车中，其中：6辆软卧、11辆硬卧、1辆行李车。

## 发展快速和高速客运服务

2023年6月起 Afrosiyob开始在以下路线运行：

——塔什干-撒马尔罕-塔什干，每周3趟；

——塔什干-卡尔希-塔什干，每周1趟；

——撒马尔罕-沙赫里萨布兹-撒马尔罕，每周3趟。



连接乌兹别克斯坦卡拉卡尔帕克斯坦共和国与霍列兹姆州的423米长公铁两用大桥与从卡劳扎斯克区经阿姆河和古尔连斯克区到沙瓦区的85公里长铁路

## 简化跨境铁路运输工作

大多数车流经过哈铁萨雷阿加什（出境站）-乌[兹]铁凯莱斯（出境站）边境口岸。为提高相邻路段的通过能力及减少列车在国境口岸停留的时间，在凯莱斯-萨雷阿加什（出境站）路段3,346公里处，办理列车相关边境和海关手续，上下行咽喉处的新增路口及两条新增接发轨投入使用，列车边境和海关手续处理时间减少了一倍。

同时继续乌[兹]铁与乌国家海关委员会间的信息系统整合。进出口和过境运输中运抵乌兹别克斯坦边境货物的所有必要信息均提前以电子方式传输给海关当局。





# 爱沙尼亚铁路股份公司 (爱铁)



2023年，运输货物479.4万吨，较2022年减少38.7%。

国际联运运输货物284万吨，较2021年减少45.7%。

2023年运输旅客780.3万人次，较2022年增加9.4%，客运周转量408.095百万人公里，较2022年增加6.74%。

2022-2023年未开行国际（直通）联运运输旅客（根据乘车票据发售日期统计人次）。

新集装箱经路（根据车辆编组计划）：未开通。

未开通新的铁路线路。

2023年基础设施现代化建设情况如下：

——拉扬格—哈尤路段升级到Mipro CTC系统；

——拉普拉—莱勒路段进行了基础设施重建；

——对塔林—韦克—利瓦—科希拉路段的安全装置进行了重建；

——交叉口安装了安全装置。

爱沙尼亚铁路的主要投资旨在实现列车控制过程自动化、安全系统现代化、提升铁路通过能力、提高速度和电气化。

未购置新车辆和未进行车辆的现代化改造。

在发展快速和高速客运服务网络计划框架下，开展了以下工作：

——对艾格维杜—塔帕路段进行了的大修和长30.7公里弯道矫直；

——里西佩雷—瓦萨莱玛路段进行了全长7.2公里的大修。

简化过境、改革和完善铁路运输管理体制的工作未开展。



铁组第五十一届部长会议图片报道  
(2024年6月18-21日, 华沙, 铁组委员会)



# 铁组铁路总局长(负责代表)会议第三十八次会议图片报道 (2024年4月15-19日, 土库曼斯坦, 阿什哈巴德)



铁组铁路总局长(负责代表)会议第三十八次会议图片报道  
(2024年4月15-19日, 土库曼斯坦, 阿什哈巴德) (续)



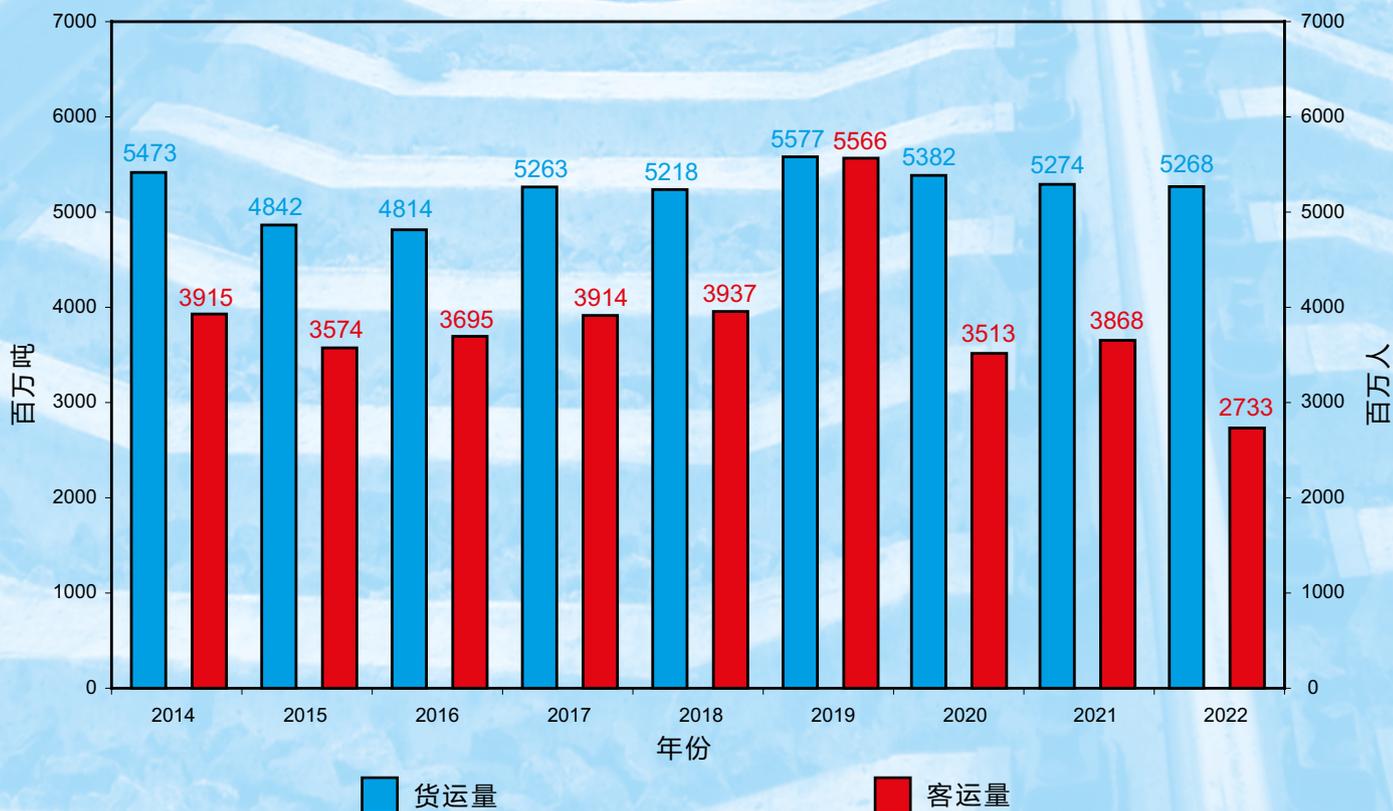
## 铁组成员参加铁组范围内现行协定和协约的参考资料 (截至2024年2月23日)

顺号	国家名称	总局长会议 成员简称	参 加									
			国际客协	国际货协	国际客价协约	国际货价协约	统一一货价协约	客车规则协约	货车规则协约	清算规则协约	多式联运协定	集装箱的集装箱运输协定
1	阿塞拜疆共和国	阿(塞)铁	是	是	否	是	是	否	否	是	否	是
2	阿尔巴尼亚共和国		是	是	否	否	否	否	否	否	否	否
3	阿富汗伊斯兰共和国	阿(富)铁	是	是	否	否	否	否	否	否	否	否
4	白俄罗斯共和国	白铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是	是
5	保加利亚共和国	保铁(控股)	是	是	否	否	否	否	是	是	是	否
6	匈牙利	匈铁	否	是	否	否	否	否	是	是	是	否
7	越南社会主义共和国	越铁	是	是	是	否	是	否	否	是	否	否
8	格鲁吉亚	格铁	是	是	否	是	是	否	否	是	否	否
9	伊朗伊斯兰共和国	伊铁	否	是	否	否	否	是	是	否	否	否
10	哈萨克斯坦共和国	哈铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是	否
11	中华人民共和国	中铁	是	是	是	否	是	是	是	是	是	否
12	朝鲜民主主义人民共和国	朝铁	是	是	是	否	是	是	是	是	否	否
13	大韩民国	韩国铁道公社	是	否	否	否	否	否	否	否	是	否
14	吉尔吉斯共和国	吉铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是	否
15	老挝人民民主共和国	老铁	是	是	否	否	否	否	否	否	否	否
16	拉脱维亚共和国	拉铁	是	是	否	是	是	是	是	是	是	否
17	立陶宛共和国	立铁	是	是	否	是	否	是	是	是	否	否
18	摩尔多瓦共和国	摩铁	是	是	否	是	是	是	是	是	是	是
19	蒙古国	蒙铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是	否
20	波兰共和国	波铁	是	是	否	否	否	是	是	是	是	否
21	俄罗斯联邦	俄铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是	是
22	罗马尼亚	罗铁	否	否	否	否	否	否	是	是	否	否
23	斯洛伐克共和国	斯铁	是	是	否	否	否	否	是	是	是	否
24	塔吉克斯坦共和国	塔铁	是	是	是	是	是	是	是	是	否	否
25	土库曼斯坦	土铁	是	是	是	是	是	否	否	否	否	否
26	乌兹别克斯坦共和国	乌(兹)铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是	否
27	乌克兰	乌(克)铁	是	是	是	是	是	否	是	是	是	否
28	捷克共和国	捷铁	是	否	否	是	否	否	否	是	否	否
29	爱沙尼亚共和国	爱铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是	是
	<b>参加国共计</b>		<b>26</b>	<b>26</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>5</b>

### 铁路网营业里程和电气化铁路里程趋势图



### 客货运量趋势图





oltis group



BALTIJAS TRANŽĪTA SERVISS



Rail Cargo Hungaria Rail Cargo Group



ООО "Euro Rail Cargo"



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

