

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 2024 年工作报告

铁组成员 (截至2025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道省
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
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）	SIGIS股份公司（拉脱维亚）
FEROVIAR ROMAN集团股份有限公司（罗马尼亚）	Baltijas Ekspresis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）	蒙古铁路国家股份公司（蒙古）
Unicom Transit股份公司（罗马尼亚）	Интертранс股份公司（俄罗斯）
CTM有限公司（俄罗斯圣彼得堡）	俄罗斯邮政股份公司（俄罗斯）
PLASKE股份公司（乌克兰）	北京交通大学（中国）
第聂伯罗彼得罗夫斯克道岔厂股份公司（乌克兰）	西南交通大学（中国）
匈牙利铁路货运股份公司（匈牙利）	Gargždų geležinkelis股份公司（立陶宛）
Freightliner PL有限公司（波兰）	成都北辰中金展览有限公司（中国）
南高加索铁路股份公司（亚美尼亚/俄罗斯）	CER货运控股公司（匈牙利）
集装箱运输公司（俄罗斯）	杰帕德快运公司（捷克）
TBEMA股份公司（俄罗斯）	波兰东西方物流有限公司（波兰）
OTLIK EPA股份公司（俄罗斯）	远东航运集团（俄罗斯）
Евросиб股份公司（俄罗斯）	波兰铁路研究院（波兰）
Track Tec股份公司（波兰）	新路路粮食走廊集团公司（俄罗斯）
东北亚铁路集团股份有限公司（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（哈萨克斯坦）
俄罗斯交通大学（莫斯科铁道学院）（俄罗斯）	深圳市大洋物流股份有限公司（中国）
中国中铁二院工程集团有限责任公司（中国）	东方快运有限责任公司（俄罗斯）
Euro Rail Cargo有限公司（拉脱维亚）	

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17

铁组委员会的经营活动89

观察员和加入企业参加铁组工作情况.....93

与国际组织开展合作情况97

附件1：2024年铁组铁路主要生产指标105

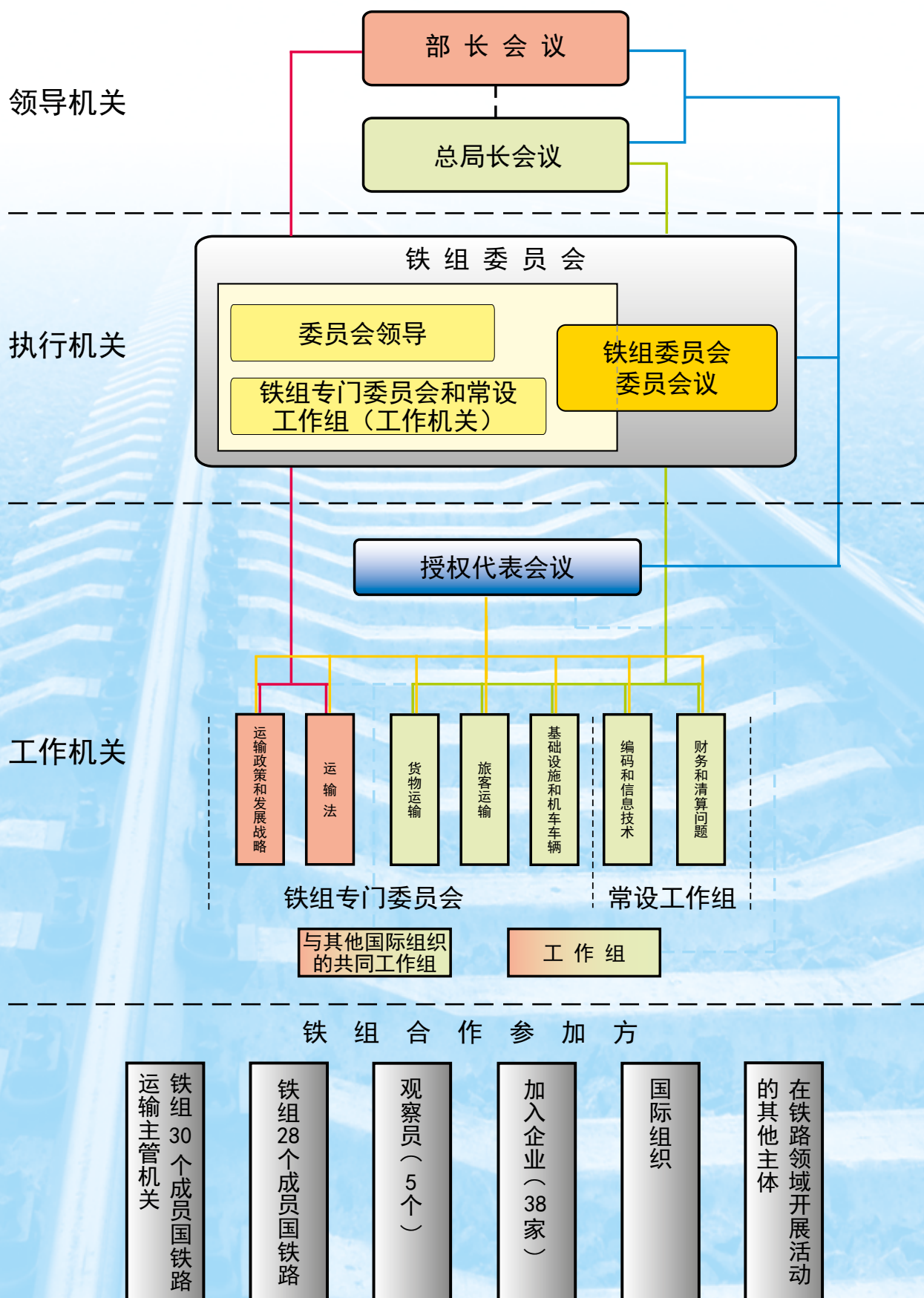
本报告于2025年4月16日由铁组第39次铁路总局长（负责代表）会议（2024年4月14-17日，波兰共和国，华沙，铁组委员会）赞同。2025年6月12日由铁组第52届部长会议（2025年6月10-13日，中国，青岛）核准。

出版单位		编辑部	
铁路合作组织（铁组）委员会		总编辑：谢尔盖·卡边科夫	
编辑委员会		编辑：赵世锋	
副教授	谢尔盖·卡边科夫（主任）	秘书：塔伊莎·科尔尼柳克，安娜·格洛戈夫斯卡	
经济学副博士、教授	米罗斯拉夫·安东诺维奇	地 址：00-681华沙 霍扎街63/67号	
硕士、工程师	奥莉加·阿尔捷米耶娃	电 话：(+48) 22-657-36-17	
经济师	祖拜达·阿斯帕耶娃	(+48) 22-657-56-18	
工程师	拉多万·沃帕列茨基	传 真：(+48) 22-621-94-17	
工程师	祖拉布·科兹马瓦	(+48) 22-657-36-54	
工程师	马里奥·马塔	电子邮箱：osjd@osjd.org.pl; www.osjd.org	
历史学博士、副教授	赵世锋	PAB-Font s.c.印刷厂印刷	
交付排版：	2025年7月7日	地址：03-450华沙，Ratuszowa 11号	
签字印刷：	2025年8月1日	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
ДТС	可信第三方	ППВ	国际联运客车使用规则
ЕАТС	欧亚运输联系	ПРГ	常设工作组
ЕЖДА	欧洲铁路署	ПРГКИ	编码和信息技术常设工作组
ЕПИ	统一检索系统	ПРГФ	财务和清算问题常设工作组
ЕТТ	统一过境运价规程	СМГС	国际铁路货物联运协定
ЕЭК ООН	联合国欧洲经济委员会	СМПС	国际旅客联运协定
ИТ	信息技术	СРГ	共同工作组
КВТ	内陆运输委员会	ТСИ	互联互通技术规范
КГД	总局长（负责代表）会议	ЦИТ	国际铁路运输委员会
КСТП	跨欧亚运输国际协调委员会	ЭСКАТО ООН	联合国亚洲及太平洋经济社会委员会
МСЖД	国际铁路联盟	ЭПД	电子运输票据

铁路合作组织（铁组）
机 构
(2025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

(铁组成员国铁路2024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)铁	0057	2142,2	1149,6	8530,7	377,0	18565,3	7025,1
2	阿富汗	阿(富)铁	0068	236,5	0,0	0,0	0,0	4385,2	1037,0
3	白俄罗斯	白铁	0021	5473,5	1369,5	61261,8	5530,2	100315,2	35506,1
4	保加利亚	保铁	0052	4025,0	3001,0	21150,0	1501,0	5962,3	1854,9
5	匈牙利	匈铁	0055	7419,0	3261,0	304307,4	16784,0	22049,8	5471,3
6	越南	越铁	0032	2347,0	0,0	7100,0	2675,0	5787,0	3920,0
7	格鲁吉亚	格铁	0028	1576,5	1551,9	2077,0	478,0	13673,9	3949,9
8	哈萨克斯坦	哈铁	0027	16005,6*	4237,5*	20701,0	16702,0	296961,0	261729,0
9	中国	中铁	0033	70122,0	48989,0	1619073,0	498918,0	2747377,0	2527869,0
10	韩国	韩铁	0061	6114,9	3505,3	176915,1	31330,7	19736,0	5283,0
11	吉尔吉斯斯坦	吉铁	0059	417,2	0,0	271,6	25,4	9200,3	1075,5
12	老挝	老铁	0034	425,9	422,4	3787,0	1560,2	4786,0	1971,8
13	拉脱维亚	拉铁	0025	1830,9	250,9	19444,8	693,6	11467,0	3603,0
14	摩尔多瓦	摩铁	0023	1150,8	0,0	589,5	51,0	2448,4	486,8
15	蒙古	蒙铁	0031	1839,8	1839,8	1974,0	786,1	33427,3	19708,7
16	波兰	波铁	0051	19310,0	11950,0	407530,0	28485,0	223500,0	58276,0
17	俄罗斯	俄铁	0020	85510,0	44315,0	1285834,3	143684,1	1312649,3	2524077,8
18	罗马尼亚	罗铁	0053	10615,0	4031,0	53619,0	5033,1	12240,9	2365,9
19	斯洛伐克	斯铁	0056	3575,4	1582,3	70758,1	3558,7	24019,4	4720,9
20	塔吉克斯坦	塔铁	0066	670,0	0,0	456,0	21,6	6708,9	320,0
21	乌兹别克斯坦	乌(兹)铁	0029	4838,9	2404,8	10010,2	4072,9	102678,8	27465,3
22	捷克	捷铁	0054	9513,9	3276,9	190860,1	10961,6	85049,7	15236,9
23	爱沙尼亚	爱铁	0026	923,0	145,0	7765,5	382,7	2796,5	455,5

* 截至2024年1月1日

前言

尊敬的女士们、先生们：

2024年，又是铁路运输服务市场应对新的地缘政治和经济挑战的一年。铁路合作组织（下称铁组）在发展欧亚大陆的国际铁路合作框架内，制定了一系列旨在稳定局势和确保铁路运输供应链安全的措施和解决方案。

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。2024年，铁组展现了工作的稳定性和灵活适应形势的能力。铁组委员会领导和委员的活动着重于提高运输效率和完善铁路行业的各个方面。例如，对《国际铁路货物联运协定》（下称国际货协）、《国际旅客联运协定》（下称国际客协）和《国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定》等重要文件列入修改事项，制定并发布了由铁组运输政策和发展战略专门委员会编制的关于国境站工作效率分析和信息文件，以及铁组货物运输专门委员会与联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（下称联合国亚太经社会）及加入企业合作共同编制的关于联合运输、混合运输、多式联运和集装箱运输的出版物。

去年，铁组成员国铁路总局长会议在土库曼斯坦阿什哈巴德举行。部长会议在波兰华沙举行。铁组领导机构通过了一系列与铁组活动相关的重要决议。

2024年，在铁组各专门委员会和常设工作组范围内，就运输政策和发展战略、运输法、组织货物和旅客运输、发展基础设施和机车车辆现代化改造、应用现代技术（例如，应用4G/5G技术——已制定术语词表）和开展财务清算等问题开展了广泛工作。

这些任务的顺利完成离不开铁组委员会委员和工作人员、铁组成员国、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出的贡献致以谢意。

铁组委员会领导和委员在国际会议、研讨会和其他活动范围内成功举行了多次会晤，在国际论坛上阐明了铁组有关铁路问题的立场。为推进本组织机制化拓展，建立了新的关系，并提出了一系列旨在加强铁路领域国际合作的新倡议。2024年6月，为积极发展经济和运输合作，铁路合作组织与欧洲-高加索-亚洲运输走廊政府间委员会常设秘书处签署了合作备忘录。与联合国欧洲经济委员会（下称联合国欧经委）的合作文件谈判也顺利完成。

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职能和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。这些内容已反映在铁组的战略计划中。

2024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、经济、基础设施、气候及管理形势的最佳实践方案。

向您提交本报告的同时，我对您在本组织框架内积极参与发展欧亚大陆的铁路运输并为之做出的贡献表示衷心感谢。我也希望在今后的项目中开展富有成效的合作。

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

2024年6月18-20日，在华沙铁组委员会以线下形式举办了铁组第五十一届部长会议（下称铁组部长会议），来自23个铁组成员国的负责铁路运输的部委和机构的部长和授权代表参加了会议。铁组委员会工作人员和欧洲-高加索-亚洲运输走廊政府间委员会的代表参加了会议。

铁组部长会议指出，铁组2023年工作纲要和工作计划已经完成，并核准了《铁组2023年工作报告》、铁组委员会预算（2024年最终预算和2025年初步预算）、《铁组2025年及以后年度工作纲要》和《铁组监察小组2023年报告》。

在运输政策和发展战略领域，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2023年工作结果，包括铁组第1铁路走廊咨询会晤工作结果，并责成按照铁组工作计划和工作纲要中规定的专题继续开展工作。

在运输法领域，铁组部长会议赞同了铁组运输法专门委员会2023年工作结果，该领域通过了一系列决议，包括责成继续完善并修订国际客协和国际货协。部长会议指出完成编制综合性修改事项并纳入国际货协的重要性，以将国际货协运单的适用范围扩大到水路区段的货物运送。

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2023年7月-2024年3月的工作结果，支持临时工作组填充职业教育和培训领域铁组信息网络资源门户网站内容。责成临时工作组制定关于铁组委员会和铁组学院之间相互关系的提案和就该问题对现行文件进行修改和补充的提案，其中包括根据铁组第四十七届部长会议的决议明确铁组学院的经费问题。

第五十一届部长会议将铁组委员会主席关于铁组发展战略的信息备案。

由于未达成一致意见，部长会议未就铁组委员会的职位分配以及任命铁组委员会领导问题作出决议。因此，铁组工作机构和铁组委员会按照核准的铁组工作纲要和工作计划继续开展工作。

在部长会议上，铁组同与欧洲-高加索-亚洲运输走廊政府间委员会签署了合作备忘录。

会议核准铁组委员会所在地设在波兰首都——华沙，并决定于2025年6月举行第五十二届部长会议。2024年11月中华人民共和国宣布准备于2025年6月10-13日举行铁组第五十二届部长会议。



铁组第五十一届部长会议（2024年6月18-20日，铁组委员会，华沙）

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）会议第三十八次会议（下称总局长会议）于2024年4月15-19日在土库曼斯坦阿什哈巴德举行。19个总局长会议成员铁路代表团和8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2024年6月1日起生效；

——核准铁组约405备忘录《铁组铁路货运站一览表建立和维护实施细则》修改事项，并自2024年5月15日起生效；

——责成铁组铁路以双边和多边形式继续开展有关国际旅客联运的恢复工作；

——责成铁组基础设施和机车车辆专门委员会研究在铁组平台上建立基础设施和机车车辆领域铁路创新技术和工艺解决方案共同数字化数据库，以交换铁组成员国企业研发成果信息，并促进更广泛地实施最成功、行之有效的突破性解决方案；

——核准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化工作条件，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，编制清算规则各协约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铁组成员国铁路负责人采取切实措施清偿债务，并在第三十九次总局长会议上通报自方采取的措施。

总局长会议将铁组委员会主席关于铁组发展战略的信息备案。

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2025年及以后年度工作纲要。

总局长会议研究了拟提交铁组部长会议的材料，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2023年工作报告以及铁组委员会预算的建议。

根据《铁组章程》第十条，建议铁组第五十一届部长会议确定波兰首都华沙为2025-2029年期间的铁组委员会所在地。

总局长会议赋予了四家企业铁组加入企业的身份。



铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十八次会议各代表团团长合影
(2024年4月15-19日，土库曼斯坦，阿什哈巴德)



2.

铁组委员会活动



2.1 主要问题

2024年，作为铁组执行机构的铁组委员会积极开展工作，执行铁组基本文件和铁组领导机构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工作纲要和工作计划方面开展了协调工作。

在7次铁组委员会委员定期会议上，研究了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、组合运输、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构会议方面履行了秘书处的职能。铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十八次会议于2024年4月15-19日在土库曼斯坦阿什哈巴德举行。铁组委员会于2024年6月18-20日举行了铁组第五十一届部长会议。会议期间，铁组和欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊的主要负责人（代表团团长）签署了《铁组和欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊合作备忘录》。

根据签订的协议，在互利基础上，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。

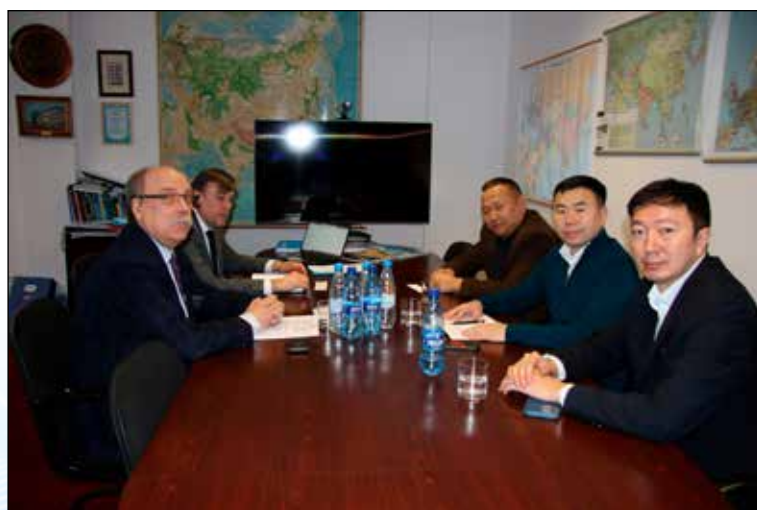
2024年，25个铁组成员国代表在铁组委员会任职。摩尔多瓦（因未缴纳会费被制裁）、伊朗和土库曼斯坦未派驻会代表。铁组委员会与上述国家就派遣代表的问题进行了沟通。

2024年，韩国更换了驻铁组委员代表。

2024年，铁组工作机构会议共举行84次，其中有77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。

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开展的富有成效的合作表示感谢。为了由铁组成员国领导机构通过决议，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。

除铁组委员会委员积



铁组委员会与乌兰巴托铁路股份公司代表团举行工作会晤
(2024年1月16日)



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会场
(2024年12月10-13日，铁组委员会，华沙)

极参加相关活动外，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、保障翻译和微机操作员工作等：

1月29-30日，以铁组委员会主席为团长、乌兹别克斯坦驻铁组委员会委员组成的铁组委员会代表团参加了在比利时布鲁塞尔举行的“全球门户——欧盟-中亚交通互联互通投资者论坛”。讨论了《欧盟和中亚之间可持续运输走廊研究》最终报告结果。

应波兰常驻欧盟代表邀请，铁组委员会主席和铁组运输政策和发展战略专门委员会主席参加了中间走廊以及中亚和欧盟间运输联系未来发展前景的活动。

2月20-23日，由铁组委员会主席和中国驻铁组委员会副主席组成的铁组委员会代表团出席了在瑞士日内瓦举行的联合国欧经委内运委第86次会议。铁组委员会主席介绍了铁组工作情况，并呼吁积极合作，支持发展铁路这种最环保的运输方式。活动期间，铁组委员会主席和联合国欧经委可持续运输司司长李玉伟以及OTIF秘书长沃尔夫冈·库珀举行了会谈。与联合国欧经委会谈的主题是签署合作备忘录。在与OTIF会谈中，主要提到了铁组与OTIF之间的合作前景问题。

3月4日，铁组委员会主席与阿塞拜疆特命全权大使阁下纳尔吉兹·古尔班诺娃女士进行了会晤。讨论了阿塞拜疆代表团参加铁组委员会领导机构会议、阿（塞）铁董事长访问波兰、中部和南部铁路走廊重要性的问题，以及铁组与欧洲-高加索-亚洲运输走廊政府间委员会及和突厥语国家组织的合作问题。

4月1日，铁组委员会主席在视频致辞中向韩国铁道公社（韩铁）总裁兼首席执行官韩文熙先生表达祝贺，祝贺KTX高速列车通车20周年。

4月11日，铁组委员会主席、运输政策和发展战略专门委员会主席及运输法专门委员会主席与国际货运代理协会联合会（FIATA）总干事斯蒂芬·格雷博先生举行了视频会议。会议期间，双方讨论了铁路行业的发展潜力以及在铁组和FIATA合作框架内可能开展的项目。

4月12日，铁组委员



铁组委员会主席同阿塞拜疆共和国驻波兰特命全权大使纳尔吉兹·古尔班诺娃工作会晤参加人员(2024年3月4日，铁组委员会，华沙)



铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇与土库曼斯坦副外长艾哈迈特·古尔班诺夫工作会晤参加人员(2024年6月17日，铁组委员会)

会副主席隋瑞政以视频会议形式参加了由跨欧亚运输国际协调委员会（CCTT）、俄罗斯交通大学（RUT/MIIT）和交通院校联合会联合举办的主题为“创新促进交通可持续发展——运输物流链及国际运输走廊转型与发展的人才建设”国际会议。

6月6-7日，铁组委员会副主席米哈伊尔·弗谢沃洛日斯基先生参加了在圣彼得堡举行的圣彼得堡国际经济论坛期间举行的“金砖国家交通部长会议”及“南北国际运输走廊圆桌会议”。

6月17日，铁组委员会主席与土库曼斯坦外交部副部长艾哈迈德·库尔巴诺夫先生在铁组委员会举行了工作会晤。铁组委员会主席对土库曼斯坦以最高专业水平组织和召开第三十八次总局长会议表示衷心感谢和敬意。会议期间，双方讨论了双边合作、土库曼斯坦加入铁组协定和协议，及派遣土库曼斯坦代表驻铁组委员会工作的问题，以上将有助于建立更紧密的协作关系，并确保在铁组委员会框架下的持续协作和多边联络。

6月20日，铁组委员会主席与越南交通部副部长阮丹辉举行了会晤。双方探讨了双边合作问题，其中还包括越南能否承办铁组部长会议，以及越南专家在铁组工作中所做的贡献。

7月29日-8月1日，以铁组委员会主席为团长的铁组委员会代表团参加了在吉尔吉斯斯坦乔尔潘-阿塔举行的“铁路合作论坛：保证铁路运输在全球运输服务市场中的领先地位”，同时也参加了吉尔吉斯斯坦国有铁路公司成立100周年纪念活动。

8月1日，铁组委员会主席以视频形式参加了乌兰巴托铁路股份公司成立75周年庆祝活动。铁组委员会主席在讲话中强调了乌兰巴托铁路自成立以来所走过的历程，以及蒙古专家和专业人士为铁组活动所做的贡献。



金砖国家交通部长首次会议会场（2024年6月6日，圣彼得堡）



《联合国气候变化框架公约》缔约方会议第二十九届会议代表团团长合影
(2024年11月11-24日，阿塞拜疆共和国，巴库)



为庆祝吉尔吉斯斯坦铁路开通100周年而举办的“确保铁路运输在全球运输服务市场上的领先地位”铁路合作论坛参加者
(2024年7月29-30日，吉尔吉斯共和国，乔尔蓬阿塔)

9月19-20日，铁组委员会主席于土库曼斯坦独立33周年前夕在阿什哈巴德举行的土库曼斯坦信息论坛上以视频形式发言。铁组委员会主席强调了运输的可持续发展问题以及土库曼斯坦对打造地区交通版图做出的贡献。

9月25-26日，应中国交通运输部部长邀请，铁组委员会主席以视频形式出席了在北京举行的全球可持续交通高峰论坛。铁组委员会主席在讲话中重点关注了现代交通运输领域面临的挑战、气候变化以及铁路运输发展领域可行的解决方案，介绍了铁组成员国之间的合作项目并强调了中国对铁组的贡献。

11月5-7日，由铁组委员会主席担任团长的代表团出席了在乌兹别克斯坦塔什干举行的独联体国家铁路运输委员会第81次会议，并出席乌兹别克斯坦铁路股份公司成立30周年庆祝活动。

11月20日，铁组委员会代表团于COP29“城市化、旅游和交通”主题日当天参加了在阿塞拜疆巴库举行的《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）第二十九次缔约方大会（COP29）。铁组委员会主席参加了“可持续和数字化中间走廊”部长级圆桌会议以及阿塞拜疆铁路股份公司组织的平行论坛并发言，该论坛主题是将铁路作为客货运输低碳发展的解决方案。

11月26-27日，铁组委员会主席以视频形式在土库曼斯坦阿什哈巴德举行的第三届“国际运输和过境走廊：互联互通与发展”大会及展览上发言。铁组委员会主席在讲话中提到了联合国可持续发展目标以及铁路运输发展电子数据交换的潜力。

11月29日，铁组委员会主席会见了越南特命全权大使何黄海先生，期间讨论了包括可能在越南举行部长会议在内的双边合作问题。铁组委员会代表团还了解了越南建设高铁的计划。

铁组委员会主席年内出席了由铁



铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇在独联体国家铁路运输委员会第81次会议和乌兹别克斯坦铁路股份公司成立30周年庆祝活动上发表讲话
(2024年11月5-7日，乌兹别克斯坦，塔什干)



题为“奔向运输走廊的可持续发展：铁路在气候政策中的作用”专题讨论会（2024年11月20日，巴库）

组其他成员国使馆组织的活动。2024年间在这些活动的框架内，铁组委员会主席与铁组成员
国特命全权大使举行了双边会晤。

铁组委员会领导层密切关注地缘政治局势，并采取预防措施确保既定计划得以实施。铁
组委员会委员积极参加铁组委员会（华沙）举行的会议和会晤，以及铁组合作伙伴和国际机
构举办的活动。这些会议聚焦于铁路发展面临的现代挑战与趋势，并重点探讨了加强成员
国间区域合作的相关议题。

由俄罗斯铁路股份公司协办的
联合国亚太经社会圆桌会议
(2024年5月21-22日，莫斯科)
(详见99页)



铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇在
欧亚开发银行商业论坛上发表致辞
(2024年6月27日，哈萨克斯坦，阿斯塔纳)
(详见103页)

3.

铁组各方面 工作情况



3.1 运输政策和发展战略

在报告年度内，铁组运输政策和发展战略专门委员会（下称专门委员会）的工作就专门委员会以下基本问题开展工作，其主要战略任务是协调发展铁组成员国铁路系统：

——修订“2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展综合规划”；

——追踪“2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展综合规划”的落实情况；

——修订铁组第1-13铁路走廊技术运营说明书；

——落实铁路合作组织（铁组）铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录的条款；

——根据所规定格式提供的信息，完善铁路行业铁组统计数据报告；

——制定关于简化欧亚大陆国际铁路运输跨境手续的措施；

——在铁组相关成员参与下，完善《欧亚多式联运组织和运营问题协定》，并修订本协定附件一、二、三和四；

——铁路行业的生态和环境保护问题。

毫无疑问，有效落实上述任务对于增强铁路运输吸引力、提高铁路在多式联运中的比例具有重要意义。通过利用铁路运输在环境友好、交货时间短、价格合理等方面的优势，吸引国际过境货流，提高铁路在运输市场中的份额。

根据铁组第五十一届部长会议（2024年6月18-20日，波兰华沙）的决议，开始对各成员国提供的《完善铁组铁路走廊运输及其发展综合规划》和《铁组第1-13铁路走廊技术运营说明书》的数据进行分析并更新，在铁组运输政策和发展战略专门委员会例会上对其汇总结果进行进一步研究。

铁组委员会未收到关于修订铁组约+建303备忘录《编写和填写铁组铁路运输走廊技术运营说明书办事细则》和铁组约+建302备忘录《编写和填写有关完善铁组铁路走廊运输及其发展综合规划办事细则》的提案。

专门委员会例会



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·巴克尔，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年度例会
(2024年11月5-8日，铁组委员会)

上，与会者确定，此前提供的关于相关《2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展综合规划》和《铁组第1-13铁路走廊技术运营说明书》的信息是最新信息，不需要更新。必要时，铁组成员国将寄送纳入《完善铁组铁路走廊运输及其发展综合规划》的更新信息和纳入《铁组第1-13铁路走廊技术运营说明书》的更新信息。



铁组运输政策和发展战略专门委员会年度例会主席团
(2024年11月5-8日，铁组委员会)

专门委员会例会上，中国代表团提出关于将铁组约+建302备忘录《编写和填写有关完善铁组铁路走廊运输及其发展综合规划办事细则》（下称铁组约+建302备忘录）和铁组约+建303备忘录《编写和填写铁组铁路运输走廊技术运营说明书办事细则》的地位从约束性+建议性备忘录改为约束性备忘录的提案。计划在2025年的专家会议上研究该问题。

会议确认将就落实《铁组第1-13铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录》的措施继续交换信息。

在报告年度内重新签署了铁组第1和第5铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录，阿塞拜疆，匈牙利，哈萨克斯坦和中国代表分别签署了上述备忘录。

铁组运输政策和发展战略专门委员会工作机构将根据重新签署的备忘录，对铁组铁路走廊综合规划和技术运营说明书进行相应修改。

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》条款的修改和补充提案，以及举行会议的提案。

继续组织了铁组第1铁路走廊参加国咨询会晤。

专门委员会例会上，对铁组第1铁路走廊咨询会晤感兴趣的参加方认为，目前咨询会晤本质上是为解决国际运输中的实际问题、促进铁组第1铁路走廊发展的协调会议。

参加专门委员会例会的第1走廊参加国未能就建立铁组第1铁路走廊管理工作组（协调机制）的合理性问题达成一致意见。哈萨克斯坦、波兰和爱沙尼亚代表团指出，现有的咨询会晤已经为就发展和完善铁组第1铁路走廊开展公开对话提供了新平台。

中国代表团认为，目前，以咨询会晤形式开展第1走廊工作已取得积极成效，俄方编制的2份基础性文件不仅对各方了解掌握各区段薄弱环节信息提供有力支撑，同时对各路积极推动铁路货运数字化（电子数据交换、简化跨境手续）发挥了很好的示范作用。鉴此，中国代表团建议继续以咨询会晤形式，重点围绕沿线基础设施瓶颈及解决方案、货运数字化、简化跨境手续、完善法律法规等问题持续充实完善文件内容，最终实现数据信息共享。

本报告年度内，未收到铁组成员国关于将新线路纳入铁组铁路走廊的提案。

专门委员会例会研究了修订版铁组铁路走廊示意图（2009年版）（下称示意图）草案，并在示意图中标注出纳入铁组第1-13铁路走廊的新线路。

2025年将继续示意图草案的修订工作。

2024年铁组委员会未收到有关《欧亚多式联运组织和运营问题协定》文本和附件的修改提案。

在铁组成员国海关部门、运输部委和铁路代表，以及国际组织代表的共同参与下，对国境（交接）站客货列车滞留和停留原因信息，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最佳做法、设备和技术交换了意见，此类措施将有助于减少跨境时间和最大限度提高客货查验效率。

会议研究了2023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2022年相比较）。

铁组运输政策和发展战略专门委员会汇总了2023年国境站客货列车滞留和停留原因的信息，并与2022年数据进行了比较分析。

由于部分铁组成员国个别货车滞留（摘车）的统计信息和原因未公开，匈牙利代表建议收集国境站交/接列车的数据。专门委员会例会上决定制定新表格草案，以便列入接收/交付货车信息。2025年将继续该方向的工作。

在报告年度内出版了中文、俄文和英文版《提高亚欧大陆国际铁路运输中国境（交接）站工作效率》专题信息汇编。该信息汇编已上传至铁组网站的运输政策和发展战略版块。

会上研究了中国关于以《信息交换》表格草案形式建立统一平台的提案。中方将以两个口岸站为例填写表格，并于2025年1月31日前将其提交至铁组委员会。

铁组委员会汇总了铁组成员国关于落实“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）宣言的信息。

会议研究了关于实际落实《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。

将铁组成员国提交的附件9“在欧亚大陆国际铁路运输中简化国际铁路运输跨境手续”落实情况的信息备案。

继续对铁路运输政策问题开展了工作。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。

在专门委员会“铁组成员国铁路行业战略发展方向”专题专家会议上，各方听取了阿富汗、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯、斯洛伐克和爱沙尼亚代表关于本国铁路行业改革



“欧亚大陆国际铁路运输中简化国际铁路运输跨境手续”专题专家会议参加者
(2025年5月27-29日，铁组委员会)



“铁路运输生态与环境保护”专题专家会议参加者
(2025年6月3-5日，铁组委员会)

进展情况的演示材料和信息，其中包括关于发展铁路网和进一步发展旅客联运的基础设施项目，并对铁路行业和运输经营进行市场化改革以提高旅客服务质量。

各方就铁组成员国铁路行业发展的关键战略方向交换了经验和意见。

铁组成员国提交的有关铁路行业战略发展问题的演示材料和信息已上传至铁组网站。

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2023年铁路行业主要统计资料”的材料和铁组2023年第1-13铁路运输走廊运营工作主要指标。

2024年，铁组成员国科技经济信息中心继续在建立和发展本国科技经济信息数据库方面开展了工作，数据库由国际分布式数据库—铁组自动化数据库组成。

白俄罗斯、哈萨克斯坦、中国、摩尔多瓦、俄罗斯和斯洛伐克等6个国家提供了关于充实和利用本国科技信息数据库的信息。

截至2023年12月31日，科技和经济信息国际分布式数据库文献总量为2,952,180份（较2022年增长4.5%）。

结果表明，科技经济信息中心所开展工作对于电子资源开发和利用具有重要意义，铁组成员国科技经济信息中心的用户也对信息资源保持关注。

对根据各个国家提供的信息编制而成的铁组成员国技术图书馆管理活动材料进行了分析。

向专门委员会例会通报了铁组网站科技经济信息中心页面的维护和开发工作进度，并鼓励铁组成员国更加积极地利用铁组网络资源。

专门委员会例会决定在2025年恢复编制共用图书目录的相关工作。并决定在2025年以“铁路行业的生态和环境保护”为主题形成共用图书目录。

决定开始修订铁组建001备忘录《关于着重考虑国境站和换装站作业，包括危险货物多式联运的国际铁路运输方面环境保护的建议》、建002备忘录《关于考虑地区分类统一铁路运输向环境排放有害物质的生态标准的建议》。

专门委员会例会指出宜就铁路行业在环保方面开展的工作和采用的解决方案交流经验。

3.2 运输法

国际客协和国际货协作为标准法律文件，不仅规定了货物、旅客、行李和包裹运送合同的签订条件，也直接规定了办理此类运送的条件和办法。

《国际旅客联运协定》（国际客协）和《国际铁路货物联运协定》（国际货协）是保证铁组成员之间开展国际铁路运输的法律基础。

完善国际客协和国际货协是铁组运输法专门委员会（下称专门委员会）的重要工作方向，其中包括研究上述协定及其办事细则的修改和补充事项草案，编制规定国际铁路货物、旅客、行李和包裹运送的文件草案。研究、商定和通过专门委员会管辖范围内备忘录的修改和补充提案。

根据于2023年12月5-8日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（下称授权代表会议）核准的专门委员会2024年工作计划，以及铁组2024年工作纲要，专门委员会于报告年度内开展了下列专题的工作：

- 1.完善国际客协及其办事细则并编制规定国际铁路货物、旅客、行李和包裹运送的文件草案；
- 2.修订铁组国际铁路旅客联运问题备忘录；
- 3.完善国际货协及其办事细则；
- 4.开展危险货物运送规则方面的工作；
- 5.编制货物装载和加固的技术条件；
- 6.完善国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》。

完善《国际旅客联运协定》（国际客协）及《国际客协办事细则》：

在2023年通过并根据第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自2024年5月1日起生效。铁组委员会编制并向国际客协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2024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，并上传至铁组网站。

在2024年举行的会议上，研究了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。

会议商定国际客协的修改和补充事项如下：

——在第2条“术语”中，修订了“合同承运人”的术语。在第2条新增补充“专列”和“包车”的术语。

——在第3条“协定适用范围”的第1项中进行修改，规定本协定对实际承运人也有约束力。

——对第6条“运输合同”的第1项、第10条“乘车票据的有效条件”的第1项和第5项、第14条“中途下车”的第3项进行明确性修改。

——在第13条“活动受限人士的运送”第1项中向活动受限人士提供服务信息的语言清单中，增加了德语。

——在附件第1号“国际客协参加方办理国际联运活动受限人士乘车联系信息一览表”中修改了涉及拉脱维亚共和国的信息。



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

对国际客协办事细则进行下列修改和补充：

——第14条“乘务人员工作的组织”新增第6项，确定乘车票据的剪票方法。

——第3条“用非自动方法填写的空白客票”的第1项和第5项、第4条“用非自动方法填写的卧铺票”的第1项、第8条“用非自动方法填写的卡片客票”的第3项、第10条“办理旅客乘车”的第1项、第2项和第4项、第11条“车厢乘务人员”的第3项、第14条“乘务

人员工作的组织”的第3项、第27条“在未履行或变更旅客运输合同条件时承运人的处理”的第4项、第32条“运送费用的计算和核收”的第2项、第38条“承运人间已付赔款的返还要求”和附件第5号“运行报单（卧铺使用通知书）格式说明”进行了措辞性的修改。

根据规定程序经商定并通过的国际客协及其办事细则的修改和补充事项将自2025年5月1日起生效。

2025年专门委员会将继续开展完善国际客协及其办事细则工作。

修订《国际旅客联运乘务人员规范性文件》（下称《文件》）草案

在2024年的所有专家会上均进行了有关《文件》草案的修订工作。专门委员会专家会议（2024年9月25-27日）的与会者认为将《文件》草案以附件形式纳入到《国际旅客联运承运人间相互关系协议》（下称《协议》）草案是合理的。

关于《协议》草案的修订工作已纳入专门委员会2025年工作计划。

修改和补充约110备忘录《铁组成员间国际联运旅客列车和车厢检查规则》（下称约110备忘录）

——对第3.1.1项进行了措辞性修改。

——在第4.1.2项中补充了列车及车辆运行途中检查人员检查的情形。

——第5.2项中，在填写由检查人员编制的记录的语言清单里，加入了英文。

上述修改和补充事项根据《铁组委员会办事细则》第四条第2款所规定的程序，提交铁组部长会议核准，并将自2025年5月1日起生效。

2025年将继续开展修订约110备忘录的工作。

根据国际货协第56条“国际货协和国际货协办事细则的修改、补充和公布”于2023年通过并核准的**国际货协及其办事细则**修改和补充事项自2024年7月1日起生效。经修改和补充后的国际货协及其办事细则的修订版（截至2024年7月1日）已在铁组网站上公布。

2024年，在专门委员会国际货协问题专家会议和专门委员会国际货协问题例会上研究了对国际货协参加方关于对国际货协及其办事细则列入修改和补充事项的提案，其中包括在货物灭失的情况下根据一份运单提出两次诉讼请求（由发货人提出和由收货人提出）的风险问题；以电子运单办理运输时商务记录以纸质形式编制时提出赔偿请求的程序；无论运输参加方之间是否达成协议，以电子形式提出赔偿请求的可能性问题；补充发货人和收货人在货物



铁组运输法专门委员会国际旅客联运协定问题会议参加者
(2024年11月26-28日，铁组委员会)

灭失的情况下提出赔偿请求时所附文件的清单问题。

根据研究结果，与会者商定了国际货协及国际货协办事细则的修改事项，即：国际货协第24条“货物运到期限”第4项；国际货协附件1“货物运送规则”第1章“货物的承运”第4.4分项和第8项“运单填写说明”第17栏“货物件数”。

根据规定程序商定并通过的上述国际货协及国际货协办事细则修改和补充事项将自2025年7月1日起生效。

2025年将继续开展完善国际货协及国际货协办事细则的工作。

2024年继续开展**编制有关解决物权凭证问题的国际货协修改和补充事项草案的工作**。

在物权凭证问题临时工作组会议上，与会者部分研究了主持方中国编制的国际货协附件7《国际货协提货凭证指导手册》草案（下称草案）。

根据研究结果，决定在后续工作中对国际货协运单的物权凭证功能统一采用“国际货协提货凭证”这一术语进行表述。与会者初步研究并商定了第3项“适用范围”、第4项“法律基础”、第5项“国际货协提货凭证的编制和签发”、第6项“国际货协提货凭证的转让”、第7项“权利和义务”、第7.1分项“运输合同的变更”、第7.2分项“货物的交付”、第7.3分项“货物运送和交付阻碍”、第7.4分项“持有人义务”、第9项“国际货协提货凭证样式”以及草案附件1《采用国际货协提货凭证办理的运送中国际货协运单和国际货协提货凭证的填写说明》。

与会者初步商定了对国际货协第2条“术语”的修改事项，对术语“收货人”采用新的表述，以及对国际货协第13条“采用国际货约/国际货协运单办理的货物运送”采用新的表述。



“完善国际货协和国际货协及其办事细则”专题专家会议
(2024年7月23-26日，铁组委员会)



“完善国际货协和国际货协及其办事细则”专题专家会议 (2024年 4月2-5日，哈萨克斯坦共和国，阿斯塔纳)

2025年将继续编制国际货协附件7和有关解决物权凭证问题的国际货协修改和补充事项草案的提案工作。

根据第五十一届部长会议（2024年6月18-20日，波兰华沙）的委托，2024年国际货协专家会议和例会上继续编制**国际货协综合修改和补充事项草案**（下称草案），旨在解决经过与

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工作。

根据收到的国际货协参加方的建议和提案，与会者继续研究铁水联运问题临时工作组编制的草案。

编制的草案包括国际货协第2条“术语”、第3条“协定的适用范围”、第4条“经不同轨距铁路或水路区段的运送”、第9条“危险货物的运送”、第15条“运单”、第24条“货物运到期限”、第39条“承运人的责任范围”；国际货协附件1《货物运送规则》第8项“运单填写说明”、第15项“集装箱”、第16项“多式运输单元（集装箱除外）和汽车运输工具”、第22项“非常规货物和在二级或超级装载限界范围内装载的货物”、第26项“权力机关执行行政检查时承运人的处理办法”、第31项“在不同轨距铁路相邻车站换装货物时承运人的处理办法”；国际货协附件4《作为运输工具的非承运人所属车辆的运送规则》第3项“托运空车时运单的办理特点”；国际货协附件5《信息指导手册》结构。



铁组运输法专门委员会关于国际货协问题会议
(2024年10月22-25日，铁组委员会)



危险货物运送规则临时工作组会议参加者
(2024年2月13-16日，铁组委员会)



铁组运输法专门委员会危险货物运送规则会议参加者
(2024年10月15-18日，铁组委员会)

草案拟将国际货协适用范围扩大至铁路-水路直通联运，包括海路和其他水路区段，以及在草案文本中使用术语“国际铁路-水路直通联运中的货物运送”。

根据国际货协参加方关于开展海运及其他水路区段运输的意见，该草案的制定采用了自主申报方法：各参加方可通过在国际货协附件5《信息指导手册》中填报相关线路清单，自主指定适用国际货协条款的水运区段。该机制既保障各参加方有权根据实际需求与运力条件确定协定适用范围，又充分兼顾国际及国内相关法律法规的特殊性。

鉴于各方未达成一致，与会者未商定旨在解决经过与水路区段相连的多个铁路区段采用一份运单运送货物问题的国际货协综合修改和补充事项草案。

应该指出，2024年内继续修订**国际货协附件5《信息指导手册》**。报告期内铁组委员会收到了国际货协参加方匈牙利、格鲁吉亚、拉脱维亚、立陶宛、蒙古、波兰、俄罗斯、斯洛伐克、乌克兰和爱沙尼亚对国际货协附件5《信息指导手册》列入修改的申请。所申请的修改事项主要涉及纳入参与国际货协的国际货物运输的新承运人，以及修订已申请的承运人联系信息。根据国际货协第12条第3款规定，按照规定程序，铁组委员会将上述修订列入国际货协附件5，公布并生效。

国际货协附件5的修订本以及国际货协参加方的申请在铁组网站上公布。

2024年，根据国际和各国危险货物运送规则的修改和补充事项，并参考铁组成员国铁路运营特点，在**危险货物运送规则**临时工作组会议和专家会议上继续开展了修订危险货物运送规则（国际货协附件2）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》（下称清单）的工作。

2023-2024年，危货会议研究并商定了国际货协附件2修改和补充事项，即：术语；定义；过渡措施；确保遵守安全要求的检查和其他辅助措施；分类；特殊规定；危险货物清单；适用于某些物质和物品的特殊规定；包装和罐车相关规定、托运程序；包装、中型散装容器、

大型包装和罐车的制造和试验要求；对运输、装卸及货物处理的规定。

在铁组运输法专门委员会危险货物运送规则例会（2024年10月15-18日，铁组委员会，华沙）上，与会者商定了国际货协附件2和清单。该修改事项将自2025年7月1日起生效。

2025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。

在**编制货物装载和加固技术条件**专题框架内举行

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，在这些会议上编制并商定了国际货协附件3《货物装载和加固的技术条件》及铁组约+建401备忘录的修改和补充事项。

铁组约+建401备忘录《大吨位集装箱内货物的装载和加固》第二版自2024年7月1日起生效。

2024年，根据国际货协第56条，铁组委员会通报了国际货协附件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自2025年7月1日起生效，该修改和补充事项于铁组运输法专门委员会编制货物装载和加固技术条件专题例会（2024年10月24-27日，华沙，铁组委员会）上获得通过。

2024年，在编制货物装载和加固技术条件（下称技术条件）临时工作组会议、专家会议和例会上研究、商定并将对附件3《货物装载和加固的技术条件》第12章“汽车列车、汽车、半挂车、挂车、牵引车和可拆卸汽车车身的装载加固”列入修改和补充事项。

这些修改和补充事项完成了规定程序，并将自2025年7月1日起生效。

2024年，根据国际货协参加方波兰和乌克兰的申请，对**国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》**的附件1、4和9列入修改事项并生效。国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》修订版已在铁组网站上公布。

在铁组和国际铁路运输政府间组织的联合项目“国际货约/国际货协运输法律协调”框架下未开展工作。



编制货物装载和加固技术条件临时工作组会议
(2024年3月26-28日，铁组委员会)



编制货物装载和加固技术条件专家会议
(2024年8月12-14日，铁组委员会)

3.3 货物运输

2024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；

——完善国际联运货车使用规则协约并修订国际联运货车使用规则，确保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（通用货物品名表[GNG]）协调一致；

——修订铁组铁路货运站一览表；

——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；

——采用国际货约/国际货协运单组织国际联运货物运输；

——发展和组织铁路运邮；

——组织国际联运联合运输、组合运输和多式联运；

——编制并商定国际联运货物列车运行时刻表；

——与国际组织在货物运输领域开展合作，以便提高铁路运输的工作效率、保证国际铁路运输的竞争力和完善运输物流服务。



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



铁组货物运输专门委员会总结会议参加者（2024年10月15-18日，铁组委员会）

根据铁组第三专门委员会2024年工作计划，在会议和研讨会上对铁组第三专门委员会权限范围内所研究的专题进行了讨论。

2024年5月14-17日，在华沙铁组委员会举行了统一货价协约方代表会议（本项下称会议），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。

根据统一货价协约（本项下称协约）第9条第3项，铁组委员会作为协约保管人宣布了协约和统一货价中关于保加利亚国家铁路控股公司（保铁）自2024年1月1日起终止加入协约的修改事项。

由于未收到协约方的反对意见，根据协约第8条第2项，铁组委员会作为协约保管人宣布了韩国铁道公社（韩铁）自2024年9月5日起加入协约。

鉴于韩铁加入协约，协约方商定在协约和统一货价中列入相应补充事项。

根据会议工作结果，协约方通过了协商一致的关于修改和补充统一货价的决议，铁组委员会作为协约保管人宣布了：

——关于明确第6条“过境里程表”中哈萨克斯坦铁路（哈铁）过境里程表的修改事项自2024年6月7日起生效；

——下列修改事项自2024年8月16日起生效：

1) 由于国际铁路货物联运协定（国际货协）附件2“危险货物运送规则”的修改和补充事项已自2023年7月1日起生效，因此对第4条“危险货物一览表”个别危险货物的信息进行修订；

2) 明确阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦和乌克兰铁路的过境里程表，以便使其符合第6条“过境里程表”的“各铁路简称说明”的备注；

——下列修改事项自2025年1月1日起生效：

1) 采用实际毛重超过12吨的10英尺大吨位集装箱重箱运费，按照统一规则计算；

2) 为不同类型的特种集装箱和专用集装箱制定统一的运价规则（费用计算方法）。

由于通用货物品名表（GNG）修改和补充事项自2024年1月1日起生效，协约方商定：

——整车货物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项的规定进行核算；

——集装箱货物的运送费用根据统一货价第17项“重、空集装箱运费”



铁组货物运输专门委员会总结会议主席团
(2024年10月15-18日，铁组委员会)



铁组货物运输专门委员会总结会议讨论会议议程有关问题
(2024年10月15-18日，铁组委员会)



关于“完善统一过境运价规程（统一货价）协议和修订统一货价”专题的统一货价协议方代表会议
(2024年5月14-17日，铁组委员会)

的规定进行核算；

——为2024年版GNG货物和代码一览表商定第1级统一货价等级。

根据协议规定以及协议方哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）和摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）2024年期间的正式通知，铁组委员会作为协议保管人宣布了关于统一货价第6条“过境里程表”中哈萨克斯坦铁路过境里程表和摩尔多瓦铁路过境里程表的修改和补充事项生效。

铁组第三专门委员会工作机构根据已宣布的协议和统一货价修改和补充事项编制并以电子形式寄送了：

——截至2024年8月16日的统一货价修订本；

——截至2024年9月5日的协议和统一货价修订本。

上述修订本已上传至铁组网站（osjd.org）。

根据统一货价协议第11条的规定，铁组委员会作为统一货价协议保管人，于2024年12月出版并向协议方和相关加入企业寄送了核校无误的截至2025年1月1日的统一货价协议和统一货价修订本副本。



关于“完善国际铁路过境运价规程（国际货价）和修订国际货价”专题的国际铁路过境运价规程协议方代表会议第三十五次会议
(2024年6月25-28日，铁组委员会)

2024年6月25-28日，在华沙铁组委员会举行了第三十五次国际货价协约方代表会议（本项下称会议），会上对**“完善国际铁路过境运价规程（国际货价）协约及修订国际货价”**专题进行了研究。

由于未收到国际货价协约（下称协约）方的反对意见，根据协约第4条第2.1分项，协约保管人铁组委员会宣布了韩国铁道公社（韩铁）自2024年12月6日起加入协约。

鉴于韩铁加入协约，协约方商定在协约和国际货价中列入相应补充事项。

会上，国际货价协约（下称协约）方商定了各方加入协约日期和变更协约方名称的参考信息（截至2024年6月28日）文本。

协约方研究了白俄罗斯铁路局（白铁）、哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）、俄罗斯联邦运输部（俄罗斯运输部）、乌兹别克斯坦铁路股份公司（乌[兹]铁）、乌克兰基础设施部和协约保管人铁组委员会寄送的关于修订国际货价的修改和补充事项的建议和意见，以及协约方在会议期间提出的提案。

根据研究结果，协约方商定了国际货价修改和补充事项，铁组委员会作为协约保管人宣布了：

——关于第六章“运价距离、运价费率、杂费及其他费用”第一节“过境里程表”中哈萨克斯坦铁路（哈铁）过境里程表的修改和补充事项自2024年7月19日起生效；

——下列内容自2024年9月26日起生效：

- 1) 关于吉尔吉斯斯坦铁路（吉铁）国际货价运价公布的补充事项；
- 2) 关于在办理集装箱列车和联运列车运输时采用特殊运价条件的明确事项；
- 3) 关于自轮运转货物运费计算方法的明确事项；
- 4) 关于同时具有多种不同超限类型和/或超限程度的货物运费计算方法的明确事项；
- 5) 由于国际铁路货物联运协定（国际货协）附件2“危险货物运送规则”的修改和补充事项已自2023年7月1日起生效，因此对第五章“危险货物一览表”个别危险货物的信息进行修订；
- 6) 在第六章“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”补充新收费项运输合同变更费；
- 7) 关于第六章“运价距离、运价费率、杂费及其他费用”第一节“过境里程表”中阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦和乌克兰铁路过境里程表的明确事项；



国际联运货车规则协约方专家会议参加者
(2024年4月3-5日，铁组委员会)

——下列内容自2025年1月1日起生效：

- 1) 采用实际毛重超过12吨的10英尺大吨位集装箱重箱运费，按照统一规则计算；
- 2) 为不同类型的特种集装箱和专用集装箱制定统一的运价规则（费用计算方法）；
- 3) 明确集装箱危险货物运费计算方法。

根据协约规定以及协约方摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）2024年期间的正式通知，铁组委员会作为协约保管人宣布了关于国际货价第六章“运价距离、运价费率、杂费及其他费用”第一节“过境里程表”中摩尔多瓦铁路过境里程表的修改和补充事项生效。

铁组第三专门委员会工作机构根据已宣布的修改和补充事项编制并以电子形式寄送了截至2024年9月26日的国际货价修订本，并已上传至铁组网站（osjd.org）。

根据协约第4条第5项，铁组委员会作为协约保管人，于2024年12月出版并向协约方和相关铁组加入企业寄送了截至2025年1月1日的协约和国际货价修订本。

在开展关于**完善《国际联运货车使用协约》、修改和补充《国际联运货车使用规则（货车规则）》**以便对其修订时，完成了下列工作。

下列会议讨论了国际联运车辆和转向架使用费费率更新问题：

- 1) 货车规则协约方费率计算工作组会议（2024年5月13-14日，华沙，铁组委员会）（本项下称会议）。

初步分析和研究了根据货车规则协约方（下称协约方）提交的用于计算2023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，未包括伊朗伊斯兰共和国铁路（伊铁）、中铁、朝鲜民主主义人民共和国铁道省（朝铁）、立陶宛铁路股份公司（立铁）和罗马尼亚Unicom过境运输公司的原始数据。

根据上述数据，并参考工作期间收到的波铁（货运）和斯铁（货运）的修正数据，专题主持方俄铁提交了费率草案初步计算结果。

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），2023年通货膨胀率（消费价格变化）为2.1%。因此，根据“方法”第1.3.6分项指出，车辆使用费费率应根据通货膨胀率调整。

基于协约方白铁、匈铁、匈铁（货运）、哈铁、拉铁（货运）、摩铁、波铁（货运）、俄铁、塔铁、乌（兹）铁、乌（克）铁和爱铁提交至本次会议的立场，工作组讨论了关于修改货车和转向架使用费率计算周期的问题（非每年1次，而是每3年1次），并认为不宜修改



《国际联运货车使用规则》协约方授权代表会议参加者讨论了完善、修改和补充货车使用规则协约以及修订国际联运货车和转向架使用费率等相关问题
(2024年6月4-6日，铁组委员会)

上述内容。

2) 货车规则协约方授权代表会议（2024年6月4-6日，华沙，铁组委员会）（本项下称会议）。

根据协约方补充提交的数据（Unicom过境运输公司提交的原始数据、吉铁和Unicom过境运输公司提交的修正数据），以及协约方白铁、吉铁、塔铁（按所有种类车辆）和乌（克）铁（按平车、敞车和保温车）按维修类型编制的单辆车辆年平均维修开支增长的依据，并按要素分配费用，主持方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更新后的计算结果。

研究修改国际联运货车、转向架和无转向架车辆使用费费率数值可行性的过程中，讨论了以下内容：

——计算费率草案（基于协约方2023年提交的数据）；

——参考使用费费率调整系数的现行费率数值。

但根据表决结果，上述有关修改费率数值的任何一项讨论方案的决议均未获得通过。据此，维持现行的使用费费率数值。

但是，由于协约方、费率计算工作组成员俄罗斯铁路股份公司决定自2025年起结束其“修订国际联运货车和转向架使用费费率（货车规则附件12）”专题主持方的工作，协约方、费率计算工作组成员拉铁（货运）确认了其准备自2025年1月1日起承担该专题主持方的工作。

在下列会议上讨论了关于商定货车使用协约修改和补充事项的问题：

1) 国际联运货车使用协约（货车规则协约）方专家会议（2024年4月3-5日，华沙，铁组委员会）（本项下称会议）。

会议研究了协约方和铁组委员会作为协约保管人提交的关于完善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交的建议和意见。

根据提交立场和会议期间收到提案的研究结果，与会者商定了一系列协约和货车规则修改和补充事项，并指出了应继续讨论下列问题：

——将车辆换装至另一轨距转向架时，协约方铁路公司和非协约方铁路公司之间就自车辆卸下的转向架的返还及返还费用结算问题制定协作机制；

——关于在货车规则附件1第12章“标志和标记”中列入采用术语“印章”和“标志”的条款的问题；

——关于对货车规则附件1第13.3分项的说明，即定期修理后的标记、印章和标志是否有必要涂写在不同轨距车辆的顶梁上的问题；

——关于是否将会上商定的表述从货车使用规则附件B第5.3分项中删除并将其列入货车规则的相应章节的问题。

此外，会上听取了协约方俄铁提出有关货车和转向架使用费率计算周期修改事项（非每年1次，而是每3年1次），以及自2025年起终止承担其费率计算主持方责任的信息。

2) 货车使用协约方授权代表会议（2024年6月4-6日，华沙，铁组委员会）（本项下称会议）。

会议研究了铁组委员会作为协约保管人提交的协约方白铁、匈铁、匈铁（货运）、拉铁（货运）、立铁、摩铁、蒙铁、波铁（货运）、俄铁、塔铁、乌（兹）铁、乌（克）铁和爱铁关于完善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交的建议和意见。

与会协约方商定了下列修改和补充事项：

1) 货车规则协约（对货车规则协约全文进行措辞性修改：协约序言中“协约方”字样应在适当情况下大写）；

2) 协约附件B《国际联运货车使用规则（货车规则）》：

——第5.3分项，关于用术语“标记”替换术语“标志”，以及在标注标记时注明泄露位置；

——第17.8.6.1和17.8.6.2分项进行措施性修改；

3) 货车规则附件1“车辆的技术要求”：

——第12.5分项，旨在符合货车规则附件25和货车规则附件1第12.5、13.3分项的规定；

——第13.3分项，明确定期修理期满的转向架运营条款；

4) 货车规则附件25《车辆定期修理标记》，明确参考条款与货车规则附件1第13.2分项的对应关系；

5) 货车规则附件36《车辆标志》，明确参考条款与货车规则附件1第3.5.2、3.5.3和3.5.4分项的对应关系；

6) 协约附件F《关于加入货车使用协约的申请》，明确在填写加入货车使用协约申请表时提供的有关清算方法的信息。

根据协约第6条“协约的修改”第4项及第7条“货车规则的修改”第6项，铁组委员会作为协约的保管人，在协约方授权代表会议上商定的有关协约及货车规则修改和补充事项已于2024年8月13日发布，自2025年1月1日起生效。

铁组委员会作为协约保管人，出版了截至2024年1月1日的货车使用协约及附件的修订本。

根据协约方提交的数据，铁组委员会作为协约保管人，对货车规则协约各方表决票数的份额进行了计算。截至2024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方。

2024年，根据协约方的正式通知，铁组委员会作为协约保管人，对协约和货车规则进行了下列修改：

——根据匈铁和波铁（货运）的通知，对货车规则附件1（信息）《协约方地址》进行了修改；

——根据波铁（货运）的通知，对货车使用协约附件A《货车使用协约方一览表》、货车规则附件38《货车使用协约方共用车辆信息交换的办法》附件2（信息）《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》进行了修改。

已向协约方通报货车规则相关修改事项及其生效期限。

铁组第三专门委员会工作机构根据已宣布的修改事项编制了截至2025年1月1日的货车规则协约及其附件最新文本，文本将上传至铁组网站（osjd.org）。

“完善《国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定》”专题在2024年举行的三次《国际



国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定缔约方代表会议参加者
(2024年5月28-29日，圣彼得堡)

联运集装箱列车中的集装箱运输协定》缔约方代表会议（2024年2月13-14日，华沙，铁组委员会，视频会议；2024年5月28-29日，俄罗斯圣彼得堡；2024年9月12-13日，华沙，铁组委员会，视频会议）上进行了研究。

在这些会议上讨论了《国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定》缔约方阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）、白俄罗斯铁路局（白铁）、摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）、俄罗斯铁路股份公司（俄铁）、Eurosib运输系统公司、UTLC ERA股份公司、俄铁商业资产股份公司、集装箱运输公司及远东航运集团就完善协定第一条术语“集装箱列车组织者”，以及修订协定附件B《国际联运集装箱列车中的集装箱运输组织规则》（下称规则）第1项“组织运输”、第5项“集装箱列车运输特点”、第7项“信息协作”提出的意见和建议。此外，在会议上各缔约方研究了有关集装箱列车组织者权利和义务的问题。该问题还将在2025年缔约方代表会议上讨论。

根据研究结果，各缔约方商定对规则第1、3、4、5和7项列入相应的修改和补充事项。

铁组委员会作为协定保管人，公布了商定的规则修改和补充事项自2024年8月1日及11月14日生效。

缔约方白铁、东方快运股份公司、Eurosib运输系统公司、俄铁商业资产股份公司及远东航运集团修订并提交了协定附件B规则之附件2《专家联系信息一览表》的信息。

铁组委员会收到了韩国铁道公社（韩铁）2024年6月3日第548号关于加入协定的书面申请函。

根据协定第五条第5项，铁组委员会作为协定保管人，在检查了加入协定的相关文件后，向缔约各方及韩国铁道公社（韩铁）通报，韩国铁道公社（韩铁）自2024年6月24日起加入协定，协定附件A中列入了相应的修改事项，并注明了加入的日期。

参考已公布的修改和补充事项，铁组第三专门委员会工作机构编制了截至2024年8月1日及2024年11月14日的协定修订本，并以电子形式寄送各缔约方、相关总局长会议成员和铁组加入企业。

截至2024年8月1日及2024年11月14日的协定修订本已上传至铁组网站。

2024年2月26日-3月1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会议（本项下称会议），会上对“商定国际联运货物运量”专题进行了研究。



商定国际联运货物运量会议
(2024年2月26日-3月1日，铁组委员会，视频会议)



审议国际联运货运量协调会议议程相关问题
(2024年2月26日-3月1日，铁组委员会，视频会议)

参加会议的有下列铁路代表：白俄罗斯铁路局（白铁）、越南铁路总公司（越铁）、哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）、中国国家铁路集团有限公司（中铁）、朝鲜民主主义人民共和国铁道省（朝铁）、乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）、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）、土库曼斯坦铁路（土铁）、阿富汗铁路局（阿[富]铁）、伊朗伊斯兰共和国铁路（伊铁）；下列外贸部门代表：白俄罗斯、越南、哈萨克斯坦、中国、蒙古、俄罗斯、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦；韩国铁道公社（韩铁），铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司，以及铁组委员会的代表。

为了研究会议议程，15个分组开展了工作。

由于白铁、土铁、阿（富）铁和伊铁加入了“商定国际联运货物运量”专题工作，举行了下列分组会议：

- 第二分组俄铁—中铁，邀请白铁；
- 第五分组中铁—蒙铁—俄铁，邀请白铁；
- 第八分组中铁—哈铁，邀请伊铁；
- 第九分组中铁—哈铁—俄铁，邀请白铁；
- 第十二分组中铁—哈铁—乌（兹）铁，邀请土铁、阿（富）铁和伊铁；
- 第十三分组越铁—中铁—哈铁，邀请俄铁和蒙铁；
- 第十六分组白铁—俄铁—哈铁—乌（兹）铁，邀请土铁、阿（富）铁和伊铁；
- 第十八分组乌（兹）铁—阿（富）铁，邀请哈铁；
- 第十九分组土铁—阿（富）铁，邀请哈铁。

与会者总结了2023年外贸货物运量完成情况，并商定了2024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名表。

各方制定了保证已商定的2024年进出口和过境货物运量完成的技术组织措施。

为了研究“修订通用货物品名表（GNG）”专题，2024年3月26-29日，在中国北京举行了铁组第三专门委员会会议。

研究并商定了铁组GNG主持编制者俄铁（下称主持编制者）编制的GNG修改和补充事项草案，该草案基于2024年版铁盟通用货物品名表NHM、2024年1月1日生效的欧盟海关联盟联合品名表CN修改事项编制，并考虑了吉铁、俄铁、乌（兹）铁、乌（克）铁和GNG保管人铁组委员会提交的意见、建议和立场，以及哈铁、拉铁和俄铁在会议期间提交的关于GNG货物分析表和货物索引表一致性问题的意见、建议和立场。

列入GNG修改和补充事项是为了完善和修订GNG，以便保证其与2024年版NHM协调统一。

铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十八次会议（2024年4月15-19日，土库曼斯坦阿什哈巴德）核准了已商定的GNG修改和补充事项草案。

铁组委员会作为GNG保管人，宣布了已核准的GNG修改和补充事项自2024年6月1日起生效。

铁组委员会出版并以电子形式向铁组成员国铁路和相关铁组加入企业寄送了截至2024年6月1日的GNG修订本以及核对无误的副本，其样本由主持编制者和铁组第三专门委员会工作机构共同编制。

截至2024年6月1日的中、俄文版GNG文本已上传至铁组网站（osjd.org）。

应铁盟NHM/DIUM问题领导委员会主席邀请，铁组代表团参加了2024年2月21-22日在铁盟总部巴黎举行的铁盟NHM/DIUM问题领导委员会年度会议（下称会议）。

会上，铁盟领导委员会主席指出了NHM和GNG协调统一的重要性。

铁盟领导委员会会议期间，铁组代表团请其提交关于NHM向采用HS过渡的完整信息，包括就实行过渡期和就第27章和第99章通过的决议；关于从NHM到HS过渡期内，至过渡期结束前，基于CN修改事项对NHM进行修改和补充的问题。

根据《铁路合作组织和独联体国家铁路运输委员会合作备忘录》（2020年10月19日），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统一运价统计货物品名表（ETSNG）修改事项的正式通报（2024年6月14日第ДП-1598号函），该修改事项确定了ETSNG货物代码和GNG货物代码的一致关系，已由独联体国家铁路运输委员会第八十次会议决议核准，该正式通报已寄送给适用GNG的铁组成员国铁路。

2024年3月26-29日，在中国北京举行了铁组第三专门委员会会议（本项下称会议），会上对“修订铁组铁路货运站一览表”专题进行了研究，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》（下称约405备忘录）的规定提交了自方数据。

PDF格式的铁组铁路货运站一览表最新文本已上传至铁组网站（osjd.org）。



铁组货物运输专门委员会审议“修订通用货物品名表（GNG）”和“修订铁组铁路货运站一览表”专题会议（2024年3月26-29日，中国，北京）

会上，研究了乌（克）铁和约405备忘录保管人铁组委员会提交的关于修订第三版约405备忘录文本的提案，根据研究结果，商定了约405备忘录修改事项。

约405备忘录修改事项已经由铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十八次会议（2024年4月15-19日，土库曼斯坦阿什哈巴德）核准，并自2024年5月15日起生效。

根据第三十八次总局长会议的决议，铁组委员会出版了用铁组工作语言编制的约405备忘录（第四版），以电子形式向铁组成员国铁路和相关加入企业寄送了Word和PDF格式的备忘录并上传至铁组网站。

《铁组成员国铁路货运站一览表》（下称《一览表》）是一份重要文件，因为在填写国际货协运单和国际货约/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）；

——开放货运和商务作业的货运站一览表（按字母顺序）（注明每站代码），注明货运站拉丁文音译名称，这是客人填写国际货协运单和国际货约/国际货协运单时的重要因素（正确注明发站和到站的名称）；

——国境口岸（注明每个国境口岸的代码）；

——国境口岸略图；

——里程表（货运站与口岸/近港站之间的运价里程；国境口岸之间的过境里程）。

“商定国际联运货运列车运行时刻表”专题研究工作继续以双边和多边形式开展。

根据一些专题参加者的信息，在边境铁路会议、协调和工作会晤框架下，以双边和多边形式商定了货运列车运行经路申请和国际联运货运列车运行时刻表。

“组织国际联运大吨位集装箱运输”专题在铁组第三专门委员会专家会议（2024年9月9-11日，华沙，铁组委员会）上进行了讨论。

根据已核准的铁组第三专门委员会2024年工作计划，铁组第三专门委员会专家就该专题开展了以下方向的工作。

主持方哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）根据铁组成员国铁路提交的信息，开展了有关国际联运集装箱列车及驼背运输数据库的修订工作。

主持方乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）就分专题“建立集装箱运量指标数据库”编制了2022-2023年度及2024年上半年与2023年同期比较的铁组成员国铁路大吨位集装箱运量指标汇总信息，以及2015-2023年的铁组成员国铁路集装箱运量变化情况折线图。

铁组第三专门委员会专家开展了修订铁组建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）文本工作并商定了列入建421备忘录的修改事项。

铁组第三专门委员会例会（2024年10月15-18日，华沙，铁组委员会）核准了建421备忘录修订本，并自2024年10月18日起生效，且决定由铁组委员会出版建421备忘录第八版。

铁组委员会将建421备忘录第八版寄送给铁组成员国铁路和相关铁组加入企业，同时上传至铁组网站。

在铁组第三专门委员会例会上讨论了使用手册电子版合理性的问题，并认为不宜使用该手册。

为了进一步发展驮背运输，白铁建议在2025年研究额外编制驮背运输领域信息咨询文件的问题。

中国—欧洲和中国—中亚地区及返程方向的集装箱列车数量稳步增长。

2024年，铁路货运业务已被证明具有相当的竞争力。在铁组成员国铁路公司和铁组加入企业的共同努力下，国际联运集装箱运输增量取得良好成效，基础设施得到发展，货物运输组织技术发生了积极变化。

运送速度及货物交付时间是铁路过境运输竞争力的主要因素。目前集装箱列车沿各经路运行，速度达每天1000公里以上，这得益于陆路过境服务的发展。

铁组成员国铁路和铁组加入企业开展了国际联运集装箱运输的发展和组织工作，包括沿

铁组成员国铁路网组织集装箱列车。

中欧班列和中亚班列构建了稳定的国际物流供应链，是亚欧间陆路运输的基础。

目前，沿200多条经路办理集装箱运输，到达欧洲和中亚地区36个国家的240个城市，形成了覆盖整个欧洲和中亚地区的运输网络。集装箱列车运送包括电子产品、汽车及零部件、服装及饰品、粮食、木材、日常用品等53个类别、5万多种货物。

由于海运严重拥堵，中欧班列和中亚班列继续高效运行。

根据阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）的信息，2024年，集装箱运输量为70803箱（货物总重1290311吨），其中，过境运输——32790箱（货物总重680915吨）；出口——15988箱（货物总重101959吨）；进口——22015箱（货物总重507437吨）。

从土耳其到阿塞拜疆及返程方向运送进出口货物的集装箱列车定期运行也对巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路沿线货物运输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时间确保了对土耳其—阿塞拜疆联运快速集装箱列车服务的需求。

此外，在阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）和中国铁路集装箱运输总公司间工作组框架内计划讨论明确的集装箱班列运行时刻表（固定开行线路）。

2024年，还扩大了沿“南-北”国际运输走廊的集装箱列车中集装箱运送的地理范围。作为从卡利站（白铁）到阿斯塔拉终点站（伊铁）的集装箱列车运输服务的一部分，沿白俄罗斯—阿塞拜疆经路开行新的集装箱列车运送氯化钾。

集装箱列车定期沿BTK铁路线从土耳其往返中国。抵达阿塞拜疆后，集装箱由支线船从巴库港运往阿克套港，在跨里海国际运输走廊（TITR）框架内开展运输。

BTK铁路线的建设、阿塞拜疆和哈萨克斯坦铁路系统和国境站的进一步开发，以及里海港口（阿利亚特、阿克套、库里亚克、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送货物所需的时间。

根据白俄罗斯铁路局（白铁）的信息，开展了有针对性的工作，以提高铁路运输的过境吸引力。特别关注发展通过直通快速集装箱列车运送货物、开发运输和物流活动以及基础设施。

编制了出口货物运输物流示意图，其中包括借助俄罗斯基础设施沿下列经路开行的快速集装箱列车：

- 经俄罗斯西北地区港口、黑海、亚速海和远东地区港口；
- 沿陆路经路开往中亚国家、中国及其他亚太地区国家；
- 使用“南-北”国际运输走廊。

在发展集装箱列车成组运输的框架下，白俄罗斯铁路局持续开展工作，旨在为出口货物运输建立补充经路。因此，2024年，《国际集装箱列车一览表》中补充了3条新的集装箱列车开行经路：白俄罗斯—俄罗斯、白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦、白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦—中国。

白俄罗斯铁路局的场站基础设施可以处理白俄罗斯所有地区的集装箱列车，并可用于组织直达集装箱服务。

2024年，白俄罗斯铁路局的集装箱运输量已达到160万TEU，为2023年运输量的1.5倍，创造了白俄罗斯铁路集装箱业务发展史上集装箱运输量的绝对纪录。同时，进出口运输量占运输总量的60%以上。

该运输量的实现得益于白俄罗斯企业的稳定运作，以及白俄罗斯铁路局与货主、国家各部委和部门共同开展的工作，在销售市场转型和变化的条件下制定新的运输和物流解决方案并调整货运方向。集装箱运输量的增长预示着该国经济发展的积极动力。

具有纪念意义的第100万个集装箱向中国运送了莫吉廖夫乳业公司的乳制品。

集装箱运输量的全面增长得益于白俄罗斯铁路局与货主、白俄罗斯各部委和部门共同开展的工作，即在销售市场转型和变化的条件下制定新的运输和物流解决方案并调整货运方向。



铁组加入企业和国际组织代表出席铁组货物运输专门委员会总结会议
(2024年10月15-18日，铁组委员会)

白铁与白俄罗斯发货人共同采取一切可能的措施，建立可持续的贸易关系，通过陆路和利用港口基础设施向俄罗斯、亚洲国家、中国和其他国家供应货物。

白俄罗斯铁路局为“南-北”国际运输走廊框架内的运输发展创造了条件，该走廊是欧亚运输框架的关键组成部分，与欧亚联运中用于国际货物运输的大多数运输走廊相连，为欧亚经济联盟国家与南亚、东非和中东之间的

的货物运输提供了最短的距离。

为了将白俄罗斯产品推广到国外市场，白俄罗斯铁路局为本国企业出口货物运往阿塞拜疆、乌兹别克斯坦、印度、伊朗及“远弧线”国家提供服务。

为了完善和发展货物运输的过境潜力，增加货运量，特别是集装箱运量，对格鲁吉亚铁路股份公司（格铁）来说非常重要。格铁集装箱运输（包括集装箱列车）保持积极态势，2024年集装箱运输量达到67686个集装箱（85924 TEU），总重量达730772吨，共接/发744趟集装箱列车。

此外，在跨里海国际运输走廊（TITR）框架内，沿巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线（BTK），通过阿塞拜疆巴库港至哈萨克斯坦阿克套港使用支线船开展从土耳其到中亚国家以及返程方向的集装箱运输。

哈萨克斯坦铁路（哈铁）网络重箱运输保持积极态势。

2024年沿哈铁路网共运送集装箱210万TEU（较2023年同期增长9%），运送货物2040万吨（较2023年同期增长13%），其中，重箱为190万TEU（较2023年同期增长6%），空箱为20万TEU（较2023年同期减少26%），其中：

- 国内运输：12.7万TEU，较2023年同期减少9%；
- 出口：27.45万TEU，较2023年同期增加1%；
- 进口：31.82万TEU，较2023年同期减少2%；
- 过境：139.4万TEU，较2023年同期增加9%。

减少的原因是各方向联运运送空集装箱减少。

国内运输主要运送的货物是有色金属、黑色金属、汽车和建筑材料。

出口运输主要运送的货物是粮食（25%）、黑色金属（21%）、有色金属（8%）、研磨产品（29%）。主要目的地是中国（75%）、俄罗斯（10%）、日本（4%）。

进口运输主要运送机械设备，汽车（44%）、化学品（7%）、黑色金属（3%）。主要进口国是中国（60%）、俄罗斯（18%）、乌兹别克斯坦（11%）。

过境运输主要是集装箱运送，占货物运输总量的66%。

2024年过境集装箱运送量达140万TEU（较2023年同期增长9%），包括以下方向：

- 中国/亚洲—欧洲—中国/亚洲方向：109.05万TEU，较2023年同期增长22%，其中包括中国—俄罗斯—中国方向为51.22万TEU，较2023年同期增加4%；
- 中国—中亚国家—中国方向：21.13万TEU，较2023年同期减少16%；
- 跨里海国际运输走廊方向：3.62万TEU，增加了13倍。

场站网络在需求量大的经路上的货物集散区域积极运营，这些区域包括位于中国连云港港口的中哈场站、位于哈萨克斯坦和中国边境的中亚最大陆港KTZE——Khorgos Gateway、位于阿克套海港的北方海运场站，以及位于中国西安陆港的中哈运输和物流场站。

对于哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）而言，优先发展的仍然是传统的过境运输和中国-欧洲、中国-中亚国家的洲际运输，以及从中国经哈萨克斯坦到白俄罗斯和俄罗斯的货物运输。

此外，“南-北”国际运输走廊是一条经哈萨克斯坦有前景的过境经路。

为了保持竞争力，哈铁不断加强客户导向水平，提高服务质量，推出新的物流产品，并采取积极措施刺激该方向的运输。

哈铁奉行灵活的运价政策，以吸引通过哈萨克斯坦铁路的货流。

首先，客户最关注的是货物交付时间。因此，今年过境集装箱列车的平均速度达到了每天1000多公里。这刺激了亚洲和欧洲、独联体国家之间各运输走廊的需求。从中国到欧洲的集装箱运输时间缩短了一半以上。

于2023年12月开启的全长272公里的巴克特—阿亚古兹铁路线建设工作继续开展，该线路将连接与中国的第三个铁路口岸。该线路将增加哈萨克斯坦的出口量和过境运输量。据预测，3年后该线路的运输量将从2800万吨增至4800万吨。

根据中国国家铁路集团有限公司（中铁）的信息，2024年共开行中欧班列19392列，运送集装箱2077216 TEU，同比分别增长11%及9.2%。其中，发往欧洲国家10546列，发往中国8846列。中亚班列开行数量达12000列，运送集装箱88万TEU，同比分别增长10%和12%。目前，国内中欧班列图定运行线（含去回程）93条，中亚班列图定运行线（含去回程）40条。截至2024年底，中欧班列历年累计开行102291列，发送1002.5万TEU，通达26个欧洲国家229个城市。

西安（3849列）、成都（2285列）、重庆（2059列）和郑州（2052列）是开行中欧班列最多的城市。

义乌（812列）、长沙（764列）、武汉（742列）、广州（742列）、沈阳（676列）、济南（653列）、石家庄（598列）、合肥（498列）是开行中欧班列的重要城市。

2024年伊始，中铁重点提升中国—欧洲和中亚国家方向快速铁路运输质量和效率，维护国际供应链及生产链的稳定性和连续性。

为实现这一目标，采取了多种措施，包括加强运输渠道、提高国境站转运能力、推出快速通关模式。

从沈阳（中国辽宁）往返的中欧班列已改用快速通关模式。这使在沈阳办理通关手续的时间减少了1-2天。

目前，中国国家铁路集团有限公司（中铁）已将五条中欧班列路线纳入固定列车时刻表，每周运行。其中三条是西行线，其余两条是东行线。现在，境内外全程时刻表中欧班列能够在不到两周的时间内完成中欧之间的货物运输。

据中铁信息，目前有80多趟集装箱列车按固定列车时刻表运行。新增的三条西行线班列中有两条每周三、六从西安出发，终点站为杜伊斯堡（德国）。这些班列的运输时间约为12.5天。第三条西行线班列采用固定时刻，从成都出发，运行至波兰罗兹。计划每周六开行，运行时间约为11.5天。

至于东行线班列，现在每周二将有一趟列车从杜伊斯堡（德国）出发，每周四将有一趟列车从罗兹（波兰）出发。运行时间比西行线班列稍快，计划运行时间均为11.5天左右。

境内外全程时刻表中欧班列是2022年10月首次推出的概念，它使中欧方向的列车按固定时刻表运行。首趟境内外全程时刻表中欧班列以创纪录的不到10天的时间连接了西安和杜伊斯堡。

2024年1月1日，来自中国东部长三角地区的新年首趟集装箱列车从义乌（中国浙江省）出发。这趟列车运送了110个集装箱的各类货物，包括消费品、汽车零部件和设备。

2024年5月，开行“义新欧”（义乌—马德里）周年纪念班列，以纪念该经路开通十周

年。为庆祝这一事件，在马德里（西班牙）举行了集装箱班列回程启动仪式。列车途经法国、波兰、白俄罗斯、俄罗斯、哈萨克斯坦，终点站为中国义乌。首趟“义新欧”中欧班列于2014年11月18日发往马德里，全程21天。

2024年11月是义乌至西班牙马德里首趟集装箱班列开通10周年，标志着世界上最长的铁路经路（13052公里）开通。

2024年全年从义乌发出及返程的中欧班列达1300趟。这些列车共运送了14万TEU，较2023年增加10%。

目前，中欧班列/中亚班列将义乌与50多个国家连接起来。运输的货物种类也从约1万种增加到近5万种。

2014年，首趟运送汽车的中欧班列从武汉发出。2022年，电动汽车专列从该地区发出，2024年4月，首趟由商品车铁路运输专用车（JSQ）编组的列车从武汉发出。2024年上半年，约2200辆新能源汽车通过列车从武汉发往出口目的地。

2024年5月25日，又一列中欧班列从西安（中国陕西）发往马拉舍维奇（波兰）。这标志着自2011年首趟中欧班列开行以来，中欧班列已累计开行9万趟。在此期间，共运送了870万TEU。

西安集装箱列车发送量同比稳步增长12.1%，枢纽作用进一步增强。

西安是中国第一个接/发超过25000趟中欧班列的城市。

2024年5月25日，又一趟集装箱列车从成都（中国四川）开往俄罗斯。这趟列车的运行时间为10天。目前，货运列车从成都发往俄罗斯莫斯科地区的8个火车站，平均运输时间为16天。

2024年成都开行的集装箱列车货运量同比增长17%，超过了重庆。在4个领先城市中有3个是中国西部城市。

2024年5月29日，又一趟集装箱列车从石家庄（中国河北）开往科利亚季奇站（白俄罗斯）。这是2024年从石家庄发出的第130趟国际铁路货运列车。

2024年5月31日，首趟从太原市（中国山西）发出的中欧班列，满载290辆国产汽车。这趟列车配备商品车铁路运输专用车厢（JSQ），目的地为莫斯科（俄罗斯），运行时间为15天。

2024年6月8日，首趟来自长三角地区载有“优质”商品的中欧班列从上海（中国）出发，前往诺伊斯和杜塞尔多夫（德国）。列车通过阿拉山口/多斯特克边境口岸，全程运行20天。（供参考：仅截至2024年5月31日，从上海往返的中欧班列共213趟，运送货物21404 TEU（20万吨货物）。

2024年6月15日，沿义乌（中国浙江）—杜伊斯堡（德国）经路首次开行境内外全程时刻表中欧班列，运行时间从原来的19天缩短至13天。

2024年6月19日，首趟从广州（中国广东）出发的境内外全程时刻表中欧班列开往波兰华沙。6月29日班列抵达波兰首都后，返程将欧洲制造的产品运往中国。

2024年7月3日，又一趟返程中欧班列从汉堡（德国）开往郑州（中国河南）。欧洲至郑州（中国）返程中欧班列累计开行超过5000趟。

截至2024年底，经中哈边境的霍尔果斯国境站开行的班列达8730趟，同比增长12.5%。

霍尔果斯国境站平均每天要办理超过22趟列车。办理时间从12个小时缩短至6-8小时。霍尔果斯国境站的通过能力在持续增长。货运总量超过了1200万吨，年增长近11%。自2016年中欧班列开通以来，已有4万多趟货运班列通过霍尔果斯，沿85条经路开往欧洲18个国家。消费品、机电设备、电子产品、农产品和其他中国商品通过霍尔果斯国境站运往中亚和欧洲市场。

自2022年7月起两年内，从福州（中国福建）往返开行33趟中欧班列，运送货物3276 TEU。

截至2024年8月2日，中欧班列(沈阳)集结中心全程办理中欧班列突破1000列，累计运输

货物8万TEU。

2024年，从郑州（中国河南）往返开行700多趟中欧班列。共计有8400多趟国际集装箱列车从该地区往返开行。

郑州位于中国中东部地区，2024年铁路运输量同比增长49.2%。

截至2024年9月，自开通8年来，从广州（中国）开行中欧班列达1650趟，运送货物15.6万TEU。

2024年8月，从欧洲至石家庄（中国河北）的返程中欧班列达到71趟，该方向运送货物8810 TEU（分别增长446%和402%）。

2024年9月，贵州（中国）发出的中欧班列转为快速通关模式。这也将进一步加速贵州产品进入国外市场。

2024年9月7日，又一趟中欧班列抵达因吉亚站（塞尔维亚）。这是2024年与山东（中国）开行的第1790趟中欧班列，而塞尔维亚火车站本身也已成为山东省的货物集散中心。山东成为中国第一个在中东欧国家建立中欧班列货物集散中心的地区。

2024年，成都（中国四川）TCL公司工厂生产的电视机面板组件通过中欧班列运往波兰罗兹，在那里为欧洲消费者组装电视机。

截至2024年9月末，从重庆出发的中欧班列与匈牙利联运货物约1.75万TEU。

仅2024年前9个月，深圳（中国广东）往返发送了150趟中欧班列。

2024年10月23日，首列集装箱班列从武汉（中国湖北）沿新经路“武汉—克鲁格洛耶波列站”（俄罗斯）发出。列车途经阿拉山口/多斯特克国境口岸，运行时间18天。

2024年10月底，乌兰察布（中国内蒙古）国际物流中心开通定期中欧方向新经路，乌兰察布是23个以快递为主的物流体系城市之一，向欧洲国家运送货物。自2016年开行首趟集装箱列车以来，该物流中心已将供货地扩大到22条经路，通达阿拉木图（哈萨克斯坦）、叶卡捷琳堡（俄罗斯）等8个国家的城市。806趟满载货物的集装箱列车从乌兰察布发出。该地区的主要出口货物是油籽、木材、粮谷、石油类货物和汽车。内蒙古正在大力发展以乌兰察布为中心枢纽的交通运输体系。

2024年11月8日，从成都（中国四川）向陶里亚蒂（俄罗斯）开行首趟集装箱列车。列车途经阿拉山口/多斯特克国境口岸，运行时间为15天。

截至2024年11月，中欧班列（成渝）数量累计超过3.6万趟。

仅截至2024年11月19日，从江西（中国）开行的中欧班列累计超过2000趟。

2024年12月3日在杜伊斯堡（德国）举行了隆重的第10万趟中欧班列的庆祝仪式。

自2018年，长沙（中国湖南）开行的往返中欧班列累计超过4700趟，预计到2024年底将达到5000趟。

2024年全年长沙开行中欧班列超1000趟。

2024年全年，绥芬河（中国）国境站共办理了830多趟往返中欧班列，运送了8万多TEU。

2024年从中国粤港澳大湾区开行的往返中欧班列累计超过4000趟。

根据吉尔吉斯斯坦国有铁路公司（吉铁）信息，2024年通过吉铁网络共计接收11992 TEU和发送11633 TEU。

根据拉脱维亚铁路国家股份公司（拉铁）的信息，沿拉脱维亚铁路网通过集装箱列车运送集装箱数量为：“里加特快号”——83 TEU；“野牛号”——5500 TEU。

根据摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）的信息，2024年沿摩铁网接收5698 TEU，其中包括过境——2188 TEU，交付4392 TEU，其中包括过境——872 TEU。

根据乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）的信息，2018年，蒙铁仅运送了855列集装箱列车。随着集装箱运输的快速增长和发展，2024年蒙铁路网的直达集装箱列车运输量达3144列（401994 TEU），与2023年相比增长了3.6%，原因是蒙古在中欧/中俄方向国际铁路运输走廊的过境潜力扩大。与2023年相比，沿蒙铁网络运送的集装箱列车数量增加了14.8%。

其中：

- 从俄罗斯经蒙古发往中国集装箱列车1417趟，较2023年增加27趟；
- 从欧洲经蒙古发往中国集装箱列车106趟，较2023年减少2趟；
- 从中国经蒙古发往俄罗斯集装箱列车1366趟，较2023年增加36趟；
- 从中国经蒙古发往欧洲集装箱列车255趟，较2023年增加122趟。

应该指出，2024年上半年一些重点运输经路为：西安（中国）—马拉舍维奇（波兰）（4.2万TEU）、重庆（中国）—马拉舍维奇（波兰）（3.49万TEU）和成都（中国）—马拉舍维奇（波兰）（1.9万TEU）。得益于马拉舍维奇枢纽站的扩建计划，其通过能力将从每天16趟列车增至35趟。

此外，扩建后，超长集装箱列车将能从中国抵达波兰。目前，列车长度仅限于750米，但现代化改造后，将可通过长度超过1000米的列车。

作为最可靠和最高效的货物运输方式，集装箱运输在俄罗斯铁路股份公司（俄铁）的运输物流发展中发挥着重要作用。

集装箱列车运输仍是最受欢迎和最具吸引力的集装箱运输方式。

根据俄罗斯铁路股份公司（俄铁）的信息，2024年全年集装箱运送量达788.01万TEU，较2023年增加5.9%，或44.15万TEU。

其中：

- 国内运输量增长了2.4%或7.25万TEU（运送307.89万TEU）；
- 进口运输量减少了2.9%或5.61万TEU（运送187.21万TEU）；
- 过境运输量增长了52.5%或44.32万TEU（运送约128.69万TEU，不包括根据新物流计划从欧洲运往中国的空箱）；
- 出口运输量达164.22万TEU，减少了1.1%或1.81万TEU，低于去年同期水平。

重箱运输量增长6.2%，或增运33.68万TEU（运送577.39万TEU）；重箱运输占运输总量的比重达73.3%（较2023年增加0.2%）。

集装箱列车运输仍是最受欢迎和最具吸引力的集装箱运输方式。

2024年集装箱列车运输528.82万TEU，较去年同期增加4.4%，或增加22.22万TEU。直达运输占比为67.1%，比去年下降1%。直达重箱占比为76.4%（运送440.91万TEU），较2023年同期下降3.0%。

根据集装箱列车组织者的要求，已在2023/2024年列车时刻表中为5269个目的地（包括252个国际集装箱列车目的地）分配了车次。

与俄铁控股公司直接相关的公司特别关注俄罗斯和铁组成员国参与的集装箱运输的发展。

俄铁控股公司致力于发展“南-北”陆路走廊运输。

2024年，俄铁物流公司沿“南-北”国际运输走廊经哈萨克斯坦开行了32趟集装箱列车，其中16趟进口至俄罗斯，15趟从俄罗斯出口，1趟进口至哈萨克斯坦。

下列宁斯阔耶—同江北口岸大桥积极投入运营，2024年经该口岸运送的集装箱较2023年增加4倍（2024年运送1.86万TEU，2023年运送0.36万TEU），对与中国的双边联运总体运输做出了突出贡献。

该边境口岸的运输发展是俄铁商业资产股份公司的重点项目之一。

与中国北京骏驰国际货运代理有限公司及中国长沙站合作，每周按时刻表开行三趟集装箱列车，从长沙站(中国)始发。

2024年，俄罗斯铁路物流股份公司从同江北—米哈伊洛-谢米诺夫斯卡娅口岸到莫斯科铁路枢纽各站以及白俄罗斯铁路若季诺站发送总运量超过11000 TEU。

根据罗马尼亚铁路的信息，2024年，未开通新的集装箱经路，但同时，集装箱列车沿下列经路持续开行：

- 沿丘梅什蒂—康斯坦察Ferry boat经路每周开行4列；

——沿克卢日-纳波卡东—康斯坦察Ferry boat经路每周开行1列；

——沿康斯坦察Ferry boat—加拉茨、克里斯捷什蒂、日日亚经路每周开行1列。

根据塔吉克斯坦铁路国家单一制企业（塔铁）的信息，2024年沿塔吉克斯坦铁路网接收6847个重箱和5个空箱，交付13个重箱和1579个空箱。

根据乌兹别克斯坦铁路股份公司（乌[兹]铁）的信息，乌（兹）铁网络集装箱运输继续呈现积极态势。集装箱运输方向和方式如下：

——进口运输：

中国—哈萨克斯坦（阿腾科里、多斯特克）/俄罗斯（符拉迪沃斯托克、纳霍德卡）—乌兹别克斯坦；

俄罗斯（马格尼托戈尔斯克、切列波韦茨2）/哈萨克斯坦—乌兹别克斯坦；

韩国—俄罗斯（符拉迪沃斯托克、纳霍德卡、盖达马克）/哈萨克斯坦（阿腾科里）—乌兹别克斯坦；

韩国—俄罗斯（符拉迪沃斯托克、纳霍德卡）/哈萨克斯坦（阿腾科里）—乌兹别克斯坦；

哈萨克斯坦（扎纳阿乌尔）—乌兹别克斯坦；

拉脱维亚—俄罗斯—哈萨克斯坦—乌兹别克斯坦；

德国—格鲁吉亚（波季）—阿塞拜疆—土库曼斯坦—乌兹别克斯坦；

其他国家—乌兹别克斯坦。

——出口运输：

乌兹别克斯坦—哈萨克斯坦（扎纳阿乌尔、库斯塔奈、阿克苏1、日尼什克）；

乌兹别克斯坦—哈萨克斯坦（阿腾科里）—中国；

乌兹别克斯坦—哈萨克斯坦—俄罗斯（马格尼托戈尔斯克、切列波韦茨2、布拉茨克）；

乌兹别克斯坦—哈萨克斯坦—俄罗斯（符拉迪沃斯托克、纳霍德卡）—韩国；

乌兹别克斯坦—其他国家。

从中国东部金华站发出首趟开往乌兹别克斯坦纳扎尔别克站的集装箱列车，运送了50个40英尺集装箱，全程6250公里，历时12天。

从中国江苏省到乌兹别克斯坦马尔吉兰物流中心加开了集装箱直达列车。这趟列车运送了100个20英尺集装箱，在9天内运行了4650公里。

定期集装箱列车从中国出发，经过阿腾科里（哈萨克斯坦）和奥什（吉尔吉斯斯坦）国境站到达乌兹别克斯坦吉扎克物流中心。2024年，831个集装箱通过阿腾科里站运往乌兹别克斯坦，45个集装箱从奥什站运出。

根据乌（兹）铁的信息，2024年进出口及过境集装箱运输量达321669 TEU，其中进口——196951 TEU，出口——96197 TEU，过境——28521 TEU。

2024年国际联运集装箱列车数达617趟，其中58趟发往俄罗斯，376趟发往中国，175趟发往哈萨克斯坦，8趟发往欧洲国家。

根据铁组加入企业南高加索铁路股份公司（南高加索铁路）信息，2024年采用国际货协运单运送5176个重箱（119410吨货物），出口运输——9790个重箱（283874吨货物）。

2024年，铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司通过快速集装箱列车运送集装箱达745926 TEU，较2023年增加10.7%。

2024年，欧亚铁路物流股份公司沿28个新经路开展了运输：18个——中国—欧亚经济联盟国家；4个——欧盟—中国；3个——中国—欧盟；3个——欧盟—俄罗斯。在俄罗斯境内增加了一个货运站——拉缅斯科耶站。

到2024年底，中国—欧洲—中国方向的过境运输量达380648 TEU，同比增长80.3%。“U-WEST”方向的运输量达330896 TEU，“U-EAST”方向运输量达49752 TEU。2024年7月，在经多斯特克和阿腾科里国境口岸中欧联运发送空集装箱的公约

禁令取消后，欧亚铁路物流股份公司启动了一个试验项目，在中欧联运（U-EAST）的定期集装箱列车中组织空集装箱运输。作为该项目的一部分，共运送了5列满编组集装箱列车。

在欧亚铁路物流股份公司的业务体系中进出口运输持续占有重要份额。

2024年，俄罗斯/白俄罗斯—中国/中亚联运以及其他出口经路共运送了22.68万TEU，比上年增长10.1%。

中国—俄罗斯和中国—白俄罗斯之间的进口运量达到135352 TEU，同比下降46.9%。

欧亚铁路物流股份公司与其合作伙伴正在进行一个试验项目，即过境集装箱列车在中国和欧洲之间按直通时刻表经多斯特克站和阿腾科里站运行。自2024年初以来，已有496列集装箱列车开行：中国—欧洲方向298列，欧洲—中国方向198列。自2024年6月下旬起，从中国（义乌、重庆、武汉）和欧洲（汉堡、马拉舍维奇）出发的新增列车也被纳入时刻表。因此，每周可发送8列中国始发列车和5列欧洲始发列车。

在多斯特克—莫因特区段哈铁基础设施现代化改造过程中，为了在运力紧张的情况下保持所需的运输量，欧亚铁路物流股份公司与哈萨克斯坦合作伙伴一起，在哈萨克斯坦的集装箱运输服务中成功测试并实施了吊厢技术，在索罗科瓦亚站和阿斯塔纳站将集装箱换装到专用平车上，再通过国际联运经路运输。2024年，共换装超过2.25万TEU。

自2024年4月起，欧亚铁路物流股份公司开始实施从欧洲向莫斯科铁路枢纽站发送满编组集装箱列车项目。2024年4-12月期间，该项目共运送了24列集装箱列车，总运量超过3000 TEU。

根据铁组加入企业波罗的海过境运输服务股份公司的信息，2024年，与铁组加入企业欧洲铁路货运有限公司合作，在过境拉脱维亚的国际联运中采用国际货协运单运送集装箱3393个，货物48496吨（从拉脱维亚与俄罗斯和白俄罗斯边境口岸到里加港和利耶帕亚港运送集装箱1624个，货物44044吨，从里加港和利耶帕亚港到拉脱维亚与俄罗斯和白俄罗斯边境口岸运送集装箱1769个，货物4492吨）。

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。

铁组成员国铁路和相关加入企业开展了采用国际货约/国际货协运单沿欧洲—亚洲及相反方向组织整车和集装箱货物运输的工作。

根据阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）的信息，在“TURKUAZ”项目的框架下，自2021年9月17日起，开始沿巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路线路采用国际货约/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。

白俄罗斯铁路局（白铁）开放采用国际货约/国际货协运单沿各方向办理运输。

根据格鲁吉亚铁路股份公司（格铁）的信息，为简化运输流程，大幅缩短格鲁吉亚和土耳其之间国境站货物交付和车辆交接时间，土耳其铁路采用国际货约/国际货协运单，借助巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路线路经格鲁吉亚向阿塞拜疆和哈萨克斯坦办理货物运输，2024年，接收车辆467车，集装箱647个，货物总量17891吨。同时，为提高过境潜力，格铁作为国际货约和国际货协运输法律法规变更的铁路（阿哈尔卡拉基站为转发地点），正在与铁路主管部门就适用国际货约/国际货协运单的问题开展有针对性的工作。

格铁在承运人中积极推广国际货约/国际货协运单。在“欧洲—高加索—亚洲”国际运输走廊行动领域框架下，格鲁吉亚铁路股份公司正积极致力于国际货约/国际货协运单数字化，现阶段，该项工作处于测试状态。

沿上述经路办理货物运输时采用国际货约/国际货协运单具有重要意义。

采用国际货约/国际货协运单运送货物的主要品名如下：

- 橄榄油/橄榄中提取的其他油及其分离品；
- 油渣饼；
- 重油：从石油、沥青材料中提取的，其他的；

——无机化工品；
——硝酸钙和硝酸铵的复盐及混合物；
——有机表面活性剂；
——其他化学产品及其制剂；
——丙烯酸聚合物；
——木板；
——纸、纸板和纤维素絮纸/纤维制成的物品；
——花岗岩和大理石/陶瓷板制成的物品；
——黑色金属铸制品；



集装箱运输在铁组区域运输中占据越来越大的份额

——用于种子清洁、
分选和校准的制冷和冷冻设备/机器；
——活塞式蓄电池/同轴电缆/制动装置及其部件。

尽管国际货约/国际货协运单具有诸多优点，但在格铁网络中，尚未充分用于从中亚国家至土耳其乃至欧洲国家的运输。

为了可在运送哈萨克斯坦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，沿哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）网络运送各方向（过境，进口和出口）整车和集装箱货物时，均可采用国际货约/国际货协运单。

根据拉脱维亚铁路国家股份公司（拉铁）的信息，拉铁（货运）作为拉脱维亚境内的承运人，2024年共采用国际货约/国际货协运单运送货物3002吨，其中，沿梅伊捷涅（出口站）—卢加日（出口站）经路运送货物989吨，沿梅伊捷涅（出口站）—加爾卡爾內经路运送货物2013吨。

根据摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）的信息，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，能够缩短在国境交接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。

2024年，摩铁在摩尔多瓦境内共办理国际货约/国际货协运单8890份，采用国际货约/国际货协运单运送车辆15089车、集装箱8661个，其中，过境运输——车辆8795车、集装箱1893个；出口——车辆3137车、集装箱3388个；进口——车辆3157车、集装箱3380个。

采用国际货约/国际货协运单运送货物的主要种类为：从摩尔多瓦——小麦、玉米、油菜籽、糖蜜、石膏、硅酸盐水泥、轧材；到摩尔多瓦——糖、盐、汽油、油、煤油、柴油、砖、轧材；过境运输——小麦、玉米、油粕、铁矿石和铁精矿、树脂、石油气、汽油、轧材、管材。

2024年，罗马尼亚铁路货运国有公司（罗铁[货运]）在沿罗马尼亚铁路办理的国际联运货物运输中使用了国际货约/国际货协运单。

罗铁（货运）在与客户签订的合同/协议条件和条款以及“罗铁（货运）一般运输条件”（CGT——罗铁[货运]）中列入了关于使用国际货约/国际货协运单的规定，上述条件由罗铁（货运）第16/29.05.2012号总经理令核准，同时，还列入了关于以缔约承运人和接续承运人身份办理运输时使用国际货约/国际货协运单的规定（从罗马尼亚到适用国际货协的目

的国的运输；从适用国际货协的国家到罗马尼亚的运输；过境罗马尼亚的运输）。

2024年，罗铁（货运）使用国际货约/国际货协运单运送货物共计1247104吨（31725车），其中：

——从罗马尼亚到适用国际货协的国家的出口运输（出口）——12217车（128067吨货物）；

——从适用国际货协的国家到罗马尼亚的进口运输（进口）——18578车（1084536吨货物）；

——过境罗马尼亚的运输（过境运输）——930车（34501吨货物）。

根据斯洛伐克铁路货运股份公司（斯铁[货运]）的信息，2024年共办理国际货约/国际货协运单514份（运送车辆1295车、集装箱54个）。同时，进口运输车辆266车、集装箱54个，主要装载来自乌克兰的化工品和石油类货物。过境运输办理国际货约/国际货协运单235份（运送车辆1029车）。过境货物来自乌克兰、波兰和捷克，大部分运往捷克和乌克兰。

根据捷克铁路货运股份公司（捷铁[货运]）的信息，2024年，仅出口运输办理国际货约/国际货协130份，运送车辆520车。

根据铁组加入企业FERROVIAR ROMAN集团股份公司的信息，采用国际货约/国际货协运单办理了沿罗马尼亚、乌克兰和摩尔多瓦之间各国境口岸的进出口货物运输，其中包括到罗马尼亚各港口和保加利亚的过境运输。

采用国际货约/国际货协运单运送货物的主要品类为：粮谷类货物、石油类货物、金属、水泥、炉渣等。

2024年共办理国际货约/国际货协运单2424份（运送车辆10946车），其中，过境运输3份（运送车辆38车），出口414份（运送车辆5202车），进口2007份（运送车辆5706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公路运输的。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，从而取消物流供应链中额外的货运作业和媒介。

值得注意的是，铁路集装箱运邮及其作为国际供应可靠途径，能够确保中欧间邮政包裹不间断运送，具有十分重要的战略意义。

铁组成员国铁路和相关加入企业沿不同国际经路开展了铁路运邮工作。

2020年至2024年6月期间，超2000个邮政集装箱从中国发出，运送至30多个欧洲国家（英国、德国、西班牙、意大利、荷兰、波兰、斯洛伐克、法国、捷克、瑞士等）。

根据白俄罗斯铁路局（白铁）的信息，2024年继续开展了国际铁路集装箱运邮工作，在科利亚季奇站的集装箱场站处理了来自中国的国际邮包。2024年8个月间，使用白铁的基础设施，沿中国—欧洲过境运输方向运送集装箱196 TEU，箱内装载欧亚铁路物流股份公司所服务的邮政货物。

根据格鲁吉亚铁路股份公司（格铁）的信息，目前，格鲁吉亚铁路未办理邮包运送，但同时，格鲁吉亚邮政有限公司正在积极开展工作，以便实施计划中的铁路运邮。

根据哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）的信息，2024年，经多斯特克和阿腾科里国境口岸运送装载邮政包裹的大吨位集装箱212个（424 TEU）。

2024年7月3日，一列集装箱班列从广州（中国广东省）驶出，开往汉堡（德国）。这标



重载无人驾驶列车试运行（中国）

志着广州中欧班列跨境电商中心正式投入运营。

2024年7月末，一批国际邮政包裹首次从上海（中国）发运，邮包由集装箱装载，编组至中国—欧洲方向的货运列车。国际邮包被运送至马拉舍维奇（波兰），随后运送至其他欧洲国家。

铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司正在参加万国邮政联盟（万国邮联）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。

2024年，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—俄罗斯等经路办理的国际邮包运送量为334 TEU，其中：

- 武汉（中国）—马拉舍维奇（波兰）——16 TEU；
- 重庆（中国）—马拉舍维奇（波兰）——248 TEU；
- 成都（中国）—马拉舍维奇（波兰）——58 TEU；
- 上海（中国）—马拉舍维奇（波兰）——4 TEU；
- 重庆（中国）—科里亚季奇（白俄罗斯）——6 TEU；
- 成都（中国）—谢利亚季诺（俄罗斯）——2 TEU。

2024年，铁组加入企业俄罗斯邮政股份公司继续积极完善铁路运输，极其注重其发展。30%以上的邮政包裹通过铁路运输，这表明了铁路的高需求性和稳定性。

2024年，使用国际联运铁路运输运送国际邮政包裹492.5吨（190万件）。

2024年，“俄罗斯号”邮政集装箱列车开行量为19列（2905 TEU）。

铁组货物运输专门委员会开展了铁组、万国邮联和跨欧亚运输国际协调委员会之间关于国际联运铁路运邮的合作，其中包括开展国际铁路运邮时的电子文件流转问题。

为了提高运输市场的物流服务质量，铁组成员国铁路公司使用多种运输方式开展了国际货物运输。最具前景的是发展联合运输、组合运输和多式联运，运输和物流企业在这方面积累了有益经验。

铁组成员国铁路公司就发展和组织货物联合运输、组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增长。

铁组成员国阿塞拜疆、白俄罗斯、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、中国、俄罗斯、乌克兰的铁路公司在组织联合运输、组合运输和多式联运方面积累了丰富经验。

根据阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）的信息，2024年，沿跨里海国际运输走廊（TITR）组织从中国西安港口到阿塞拜疆阿利亚特港口（平均在途时间为8-10天）而后到黑海港口（平均在途时间为10-12天）的集装箱列车运输358列。

与中国连云港港口领导在北京（中国）会晤期间，基于2024年7月初在巴库（阿塞拜疆）达成的协议，签署了关于恢复阿塞拜疆方向集装箱直达列车行车、定期增加列车数量并吸引韩国、日本和太平洋国家经连云港港口沿TITR（中间走廊）运输更多货物的备忘录。

为了提高阿塞拜疆、哈萨克斯坦和土耳其之间的TITR（中间走廊）的通过能力和潜力，签署了关于2022-2027年同步消除薄弱环节和发展“中间走廊”的路线图。此外，为了扩大阿利亚特港口综合体的基础设施能力，计划于近期开启阿利亚特港口建设的第二阶段。

目前，生产能力为1500万吨，包括集装箱运输10万TEU。第二阶段完成后，生产能力总计将达到2500万吨，包括集装箱运输50万TEU。

自2024年5月20日起，恢复了巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路线路的货物运输。该铁路线路现代化作业完成后，穿过阿塞拜疆和格鲁吉亚的走廊路段的通过能力已达每年500万吨。

除此之外，从乔维尤站（俄铁）到阿斯塔拉场站（伊铁）的装载锯材的集装箱列车也定期开行。而后，货物通过公路运往伊朗和波斯湾国家。因此，与海上经路相比，该经路极大缩短了运到期限，促进了伊朗海港方向过境货物运输的发展。

2024年，白俄罗斯铁路局（白铁）会同铁路和运输物流公司继续开展关于发展货物联合

运输、多式联运和组合运输的工作。同时，编制了利用俄罗斯海港基础设施沿陆上经路向亚洲、非洲、拉丁美洲国家及其他国家出口的白俄罗斯出口货物运送物流示意图。

从白俄罗斯到中国的铁海联运新线路投入运营。

出口集装箱运输最具前景的发展方向之一是通过铁路运至/运自俄罗斯西北地区（布隆卡、阿夫托沃、诺维港），然后换装至海运船舶，运送至中国的港口。



近年来中国与欧洲国家之间的集装箱运输量有所增长

根据格鲁吉亚铁路股份公司（格铁）的信息，发展和组织组合运输、联合运输和多式联运是为了完善和发展此类运输的过境潜力、货物无障碍通行，并利用跨里海国际运输走廊（TITR）开发经格鲁吉亚的集装箱运输过境潜力，其主要面向沿中国—哈萨克斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧盟国家经路，借助支线船经里海各港口及相反方向办理的货物运输，TITR各方就组织阿克套—巴库（阿利亚特）港口之间铁路-支线船运输以及沿TITR经路组织集装箱和整车货物运输时未遵守交货期限应采取的协作和措施签署了协定。为了吸引货流，增加该经路的集装箱过境运输，制定了具有竞争力的运价条件。

同时，为加快和简化在国境口岸处理货物和集装箱时的海关手续，就交换机车车辆位置和状态电子数据，以及在里海各港口间（土库曼巴希，巴库[阿利亚特]）组织支线船参与的国际铁水直通联运中的集装箱运输编制了协定草案。

此外，运营商（子公司）与TITR参加方铁路代表密切联系，正在就组织经巴统/波季—康斯坦察港口的铁路-支线船运输积极开展工作。

格鲁吉亚西临黑海，拥有两个大型海港，即波季港和巴统港，以及注油港库列夫石油场站。上述港口所在地区为干货、石油货物配备多个多功能场站，其中有两个是机械化集装箱场站，还有一个具备液化气换装能力。目前，得益于发达的基础设施，在巴统港和波季港这两个现行港口中，主要货流都经过波季港。由于水深限制，巴统港和波季港无法接收载重超过1500个集装箱的船舶。格鲁吉亚政府决定恢复在阿纳克利亚建设16米深的新深水港项目流程。根据该项目，一条单轨全电气化铁路线路将港口和既有的塞纳基—因吉里—加利铁路段连接起来。该项目规定了桥隧建筑物（桥梁和管道）的建设。阿纳克利亚深水港的建设对于格鲁吉亚来说非常重要，第一阶段落成后，港口一年可接收集装箱90万个。目前，格鲁吉亚铁路股份公司正在按照国际咨询工程师联合会黄皮书（FIDIC Yellow Book）规定的格式和规则实施第比利斯—马欣贾里铁路干线现代化改造项目。第比利斯—马欣贾里铁路干线现代化改造项目的主要目标是：提高机车车辆的安全性，提升铁路线路的通过能力，以及缩短在途时间。该项目的主要特点是：新建铁路段全长38公里，对既有铁路线路的重建达23公里；最大坡度由当前的29%改为17.5%，最大转弯半径由目前的200米改为400米。为达成上述目标，在该项目框架下对既有铁路基础设施开展了部分现代化改造工作。对主干线的铁路轨道、供电系统、铁路工事、桥梁和通道进行了更新和大修。指定区域包括第比利斯—哈舒里和泽斯塔波尼—巴统一波季。

目前，项目所含主要桥隧建筑物中，已经完成了泽斯塔波尼—哈拉加乌利和莫利季—克

维什赫季路段上5个隧道的建设工作，以及格鲁吉亚最长铁路隧道的电气安装工作，全长8.33公里。同时，作为项目的一部分，在哈拉加乌利—泽斯塔波尼双线路段上积极开展道路净空更新、按照新项目标记铺设道路，以及建造桥梁、护墙、水道等其他工程建筑的工作。截至目前，项目所规定的工作已经完成95%。

根据格鲁吉亚经济与可持续发展部的决议，不久前成立的格鲁吉亚E60航运有限责任公司（E 60 Shipping Line LLC）被正式列为借助巴统/波季—康斯坦察和巴统/波季—瓦尔纳轮渡线路在国际货协条件下参与国际运输的海运承运人，该公司经营从格鲁吉亚港口到罗马尼亚和保加利亚港口的轮渡滚装（Ro-Ro）航线。同时，吸收上述方向的新海运承运人是为提高过境运输潜力创造条件。

为保持竞争力，哈萨克斯坦铁路国有股份公司（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。

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）组织过境集装箱运输。

缩短货物运到期限是TITR框架下始终具有重要战略意义的工作方向。

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。

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（10-12天），稳定的运价条件。

TITR沿线货物运到期限缩短：去年沿阿腾科里（哈萨克斯坦）—波季（格鲁吉亚）经路的平均过境运输时间为30-35天，目前，摆渡列车按照既定时刻表每周3次沿该经路开行，运到期限为12-15天，沿阿腾科里—康斯坦察（罗马尼亚）经波季/巴统经路为20-22天。

目前，阿腾科里站（哈萨克斯坦）—格鲁吉亚港口经路的货物运输时间为11-13天，比2022年快1-2倍。

2024年8月，波季港（格鲁吉亚）和布尔加斯港（保加利亚）之间开启了支线船运输。

2024年10月，波季港（格鲁吉亚）—康斯坦察港（罗马尼亚）经路投入了支线船服务。

如今，TITR运输基础设施可支撑约600万吨货物的运输，其中包括集装箱80000 TEU。

2024年2月28日，位于西安的中哈货运场站投入运营，沿TITR经路向阿普歇伦站（阿塞拜疆）发送了集装箱列车。2024年9月，该货运场站已经沿TITR经路向阿塞拜疆发送了第200列过境集装箱列车。

该经路覆盖的国家和地区以前很少有中国—欧洲国家方向的集装箱列车经过，这为中国企业和国际企业都打开了新的国际贸易市场。该经路还为中国和国际贸易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，减少企业的运输成本。

哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）在发展运输方面的主要方向之一是沿连接中国和欧洲的跨里海国际运输走廊（TITR或Middle Corridor、中间走廊）经哈萨克斯坦在里海的阿克套港和库雷克港组织过境集装箱运输。

2024年，沿TITR经路至/自中国的过境运输较2023年增长了13倍，来自中国的运量增长了27倍。

2024年，沿TITR经路办理的过境集装箱运输总量为36200 TEU，较上年同时期增长了13倍。

2024年，沿TITR经路办理的所有类型集装箱运输量为5650万TEU，较2023年增长了2倍。

2024年，通行集装箱列车358列，较2023年同时期增长了32倍。

2024年，沿TITR经路运输货物330万吨，较2023年增长21%。

这得益于就缩短运到期限（从35天到12天）开展的工作、虚拟调度中心的成立，以及统一运价条件的制定。

后续计划是经由巴库在阿利亚特港—土耳其各港口路段组织联合运输。

自2023年5月起，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。

2024年，经该场站和阿克套港通行集装箱列车300余列，较2023年增长了29倍。

同时，与中国合作伙伴一同在阿克套港开始分阶段的集装箱枢纽建设工作。

继续在库雷克港落实基础设施项目。

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2120万吨。

从阿克套港向伊朗恩泽利港和阿米拉巴德港方向组织了定期支线船运输。支线船沿土库曼巴希—阿克套港经路向中国办理航运。

哈铁正在与阿塞拜疆、格鲁吉亚和中国的伙伴一同在TITR经路上开展“一站式”服务，这将保障货物运到期限和成本，在发展联合运输服务方面落实协调一致的政策，以便增加中国—欧洲/土耳其—中国方向的货流。为了TITR经路的数字化建设，2024年，与新加坡国际港务集团（PSA）的子公司一同开发和推行了数字走廊，已被该经路所有铁路部门接受。数字化平台为客户创造了高品质舒适服务，提升了经路对国际承运人的吸引力。数字化格式保障了与国家机关（包括海关部门）和代理之间的透明合作。此外，办理过境货物时，避免了纸质文件流转，缩短了运到期限。世界上最大的港口运营商之一PSA积极在哈萨克斯坦开展工作，该企业在26个国家拥有场站。除此之外，哈铁还提供跨阿富汗方向的联合运输组织服务。目前，运量较少，还处于试验阶段，但该项目的成功经验呈现出巨大潜力，将成为发展该方向和吸引该方向货流的动力。考虑到铁路正在进行现代化改造，且来自中国的运输拥有巨大潜力，哈铁与集结货物的中哈物流场站（中国西安）一同发展到阿拉木图的公路运输，这使得场站能够吸引更多运量，确保哈萨克斯坦承运人在公路运输市场上的存在。此外，还制定了关于组织航空运输新服务的方案，包括哈萨克斯坦及国际大型航空公司参与的出口和过境运输（Rail-Air）。与此同时，同中国合作伙伴一道，在阿克套港分阶段建设集装箱枢纽。第一阶段的落成将使集装箱换装量提升至30000 TEU。得益于其战略位置，集装箱枢纽将成为接收和分配不同方向货物的关键中心。在哈萨克斯坦铁路国有股份公司工作框架下，明确了混合运输领域标准方向需要完善的问题：

（1）缺少关于国际货物混合运输的国际协定及联合运输统一提单；

（2）应为参与联合运输的每种运输方式办理单独的过境报关单；

（3）应对联合运输流程进行数字化改造。指出了联合运输组织框架内的积极方面：哈萨克斯坦运输领域授权机关正在开展关于提高公路集装箱运输容许标准（4-4.3米）的工作。

2024年，中国西安陆港的开通，为TITR经路带来了积极成果。

2024年，哈铁子公司——哈铁快运（KTZ Express）与新加坡的Global DTC公司共同在哈萨克斯坦和中国边境启用了Tez Customs数字平台。

该平台用于沿跨里海国际运输走廊（TITR）运输的过境货物的海关申报。

此外，Tez Customs数字平台使无纸化文件流转成为可能，且将通关时间缩短至货运列车到达国境站后30分钟以内。

该平台包括文件初步准备、自动登记和签发过境报关单等功能。

自2024年5月起，借助Tez Customs数字系统，哈铁对中国—中亚经路上阿腾科里—萨雷阿加什铁路线路方向的过境货物清关流程实现了完全自动化。

哈铁正在运营联合运输服务，旨在提高铁路基础设施的通过能力，借助公路运输提供“最后一英里”服务。

2024年，长江流域的国内联运经路（铁路和水路运输）开始服务于长江经济带。中国四川省和湖北省的货物通过铁路开展运输，绕过三峡水电站地区的繁忙水域。如此，从上海沿新联运经路到成都的运到期限比仅使用水路运输快了5天。截至2024年5月末，沿国内联运经

路向东、西方向开行了集装箱列车769列，运送货物38422 TEU。此外，与开往四川省的中欧班列实现了有效衔接。

目前，有16列干线货运列车定期驶离西安（中国），在欧洲国家和城市间开行，覆盖了45个国家和地区。

中国黄骅港（河北省）启用了中国—欧洲国际铁路运输服务中心。新的铁路货运经路通过二连浩特国境站将黄骅港与莫斯科（俄罗斯）连接起来。

2024年5月13日，首列列车沿“黄骅港—石家庄陆港—莫斯科”经路开行，走行8000公里，在途15天。列车运送了50个载有汽车配件和机械设备的集装箱。2024年6月25日，第二列集装箱列车发运后，该经路开始常态化运营。黄骅港是中国北部的大型航运枢纽，通过海上贸易经路连接了全球40个国家和地区的200多个港口。

2024年7月9日，从成都（中国四川省）向罗兹（波兰）开行了一列集装箱列车。列车按照直通时刻表开行，运送先前空运自孟加拉国的货物。这样的运输物流使运输成本较孟加拉国—欧洲经路空运的成本节约了48%。

2024年9月8日，中国和欧洲大陆之间的集装箱联运新经路首次启用。该经路连接着武汉（中国）和汉堡（德国），而后海运换装至哥德堡（瑞典）。首列从武汉到瑞典的集装箱列车装载了电动汽车和汽车零部件，预计将成为沿该经路运输的主要货物。平均过境时间为23天，是海上过境运输时间的二分之一。目前，中国—欧洲方向的集装箱列车沿55条跨境经路开行，通达40个国家的117座城市，其中包括早前很少覆盖到的芬兰、挪威、瑞典等欧洲北部地区。

由于新乡（中国河南省）—兖州（中国山东省）铁路和北京—杭州（中国）运河的衔接，铁路线路的铺设使新联合运输的形成成为可能。

2024年10月21日，从重庆（中国）向马拉舍维奇（波兰）开行了中欧班列。此次开行实现了国际陆海贸易新通道（东盟国家—中国经路）与中国—欧洲经路的无缝对接。此前，这些运输走廊在重庆连接，但从东盟国家到欧洲国家的整条路线以及所有的过程都进行了两次。目前，沿东盟—中国（重庆）—欧洲整条经路办理此类运输只需一次。

中国集装箱联合运输量连续八年保持年均25%以上的增速，已进入规模化发展新阶段。

尤其是2023年，中国港口铁水联运总量超过1170万TEU，较上年增长11.7%。

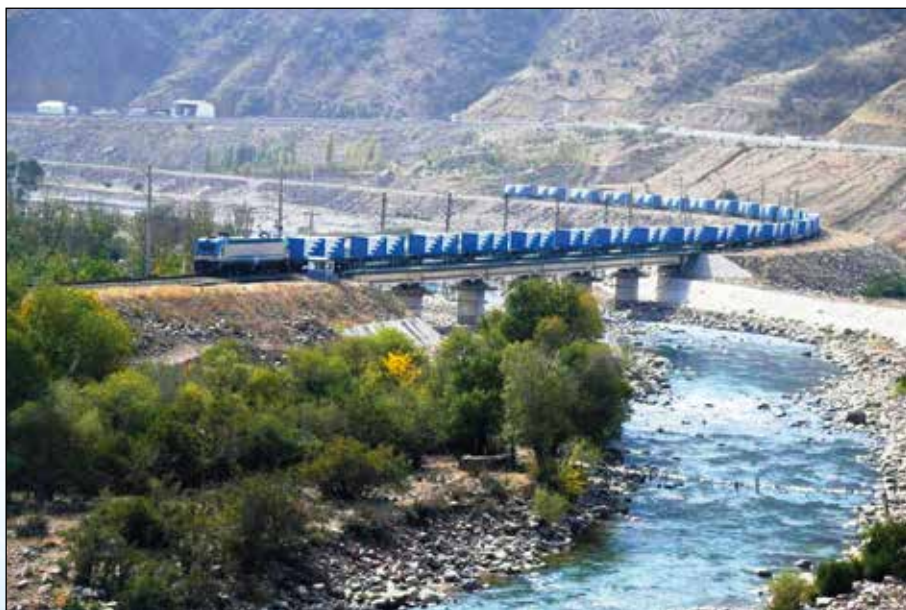
数据显示，中国2023年的铁路集装箱运量达3323万TEU，同比增长5.1%，有力推动了联合运输的发展。

为了降低物流成本，优化运输结构，实现碳达峰和碳中和，中国正在探索发展多元化联合运输服务的可能性。

中国的联合运输主要是沿铁路和水路、公路和铁路办理的混合运输，是国际铁路联合运输以及通过陆路运输和航空运输办理的混合运输。

近几年，得益于港口基础设施的日益完善，沿铁路和水路办理的混合运输在中国获得了强劲的发展动力。在过去九年中，中国的此类运输量年均增长24.5%。

根据韩国铁道公社（韩铁）的信息，2024年沿下列经路开展了国际联运组合运输试验



铁组地区集装箱班列数量逐年增加

项目：韩国铁路（五峯—釜山镇）→海运→中国铁路（连云港港口—连云港—霍尔果斯）→哈萨克斯坦铁路（阿腾科里—阿拉木图—萨雷阿加什）→乌兹别克斯坦铁路（克列斯—塔什干—贝科博德）→塔吉克斯坦铁路（斯皮塔门—苦盏）。该经路对亚洲—欧洲—亚洲方向货物运输的开发具有重要意义。

共13个组织和企业参与试验项目（8个韩国的和5个外国的）：

——韩国组织和企业：韩国国土、基础设施和交通部（铁路政策司）、海关署（釜山海关）、韩铁、韩铁（物流）、奔马物流（BENMA Logistics）、SEOJUNG物流、泰雄物流（TAEWOONG Logistics）、WOOJIN国际物流公司（WOOJIN Global Logistics）；

——外国组织和企业：中国国家铁路集团有限公司（中铁）、中铁集装箱运输有限责任公司（CRCT）、中铁国际多式联运有限公司（CRIMT）、哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）、乌兹别克斯坦铁路股份公司（乌[兹]铁）。

运送40英尺集装箱55个，总重580吨，其中，36个集装箱运至阿拉木图（哈萨克斯坦），7个集装箱运至塔什干（乌兹别克斯坦），12个集装箱运至苦盏（塔吉克斯坦）。货物名称为：汽车配件、轮胎、家用电器、锅炉、二手车等。

全程运到期限为32天：集装箱于2024年6月13日从五峯站（韩国）发出，于2024年7月14日到达苦盏站（塔吉克斯坦）。

根据吉尔吉斯斯坦国有铁路公司（吉铁）的信息，目前，铁组成员国运输活动参加方与组织行车相关国家机关之间的协作关系已经确定。

同时，为了改善和增加货物周转量，也为了加快货物换装和通过能力，吉尔吉斯斯坦国有铁路公司参加了开发运输走廊的国际项目，并为项目的实施提供必要的协助。目前，为了进一步完善和提高吉尔吉斯斯坦的货物运量，吉铁参加了沿下列国际联运经路开展的项目：

（1）亚太地区（亚洲及太平洋地区）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—欧洲国家；

（2）伊朗—土库曼斯坦—乌兹别克斯坦—吉尔吉斯斯坦；

（3）吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—阿富汗。

集装箱列车借助公路和铁路沿上述经路快速通行，以此来办理货物运输，即吉尔吉斯斯坦铁路上的货物（集装箱）运输是通过公路将货物从中国运至奥什站，然后换装至铁路平车，随后沿铁路进行运输。2022年成功实施了“中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—阿富汗”联合运输经路试验项目。该运输的重要成果值得强调，沿该联运走廊办理的运输耗时仅9天，而非原计划的14天。

吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、阿富汗铁路部门和中国国际物流公司负责人的四方会谈于2023年7月在中国兰州举行，各方签署了《关于开发联合运输经路及联合开发新陆海走廊和中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—阿富汗国际联运列车的战略合作备忘录》。该备忘录的宗旨是沿联运经路组织货物运输和开发物流基础设施。

值得注意的是，中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦铁路的建设项目是吉尔吉斯斯坦建设和基础设施领域的重要项目之一。新铁路经路将成为欧亚大陆桥的南部支线，为东南亚、西亚和中东国家提供市场准入。

该经路能够保障从中国到吉尔吉斯斯坦、中亚国家、中东国家（包括土耳其），而后到欧洲国家的货物运输。该项目将通过缩短货物运送距离和交付时间来提高在过境运输国际市场中的竞争力。

当前项目的实施将对吉尔吉斯斯坦的经济发展产生总体积极的社会经济影响，并将为扩大向民众提供的运输服务、发展和完善运输基础设施作出重要贡献。

根据吉尔吉斯斯坦国有铁路公司（吉铁）的信息，2024年，沿下列联运经路：

——“中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—阿富汗”运送40英尺集装箱3170个；

——“中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦”运送40英尺集装箱170个。

2024年，摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）组织使用水路运输沿1435mm的温格内出口站

（摩尔多瓦）—克里斯捷什蒂日日亚出口站（罗马尼亚）—康斯坦察港（摩尔多瓦）经路和1520mm的宾杰里2（摩尔多瓦）—朱朱列什蒂出口站（摩尔多瓦）—加拉茨拉尔加出口站（罗马尼亚）经路运送载有粮谷类货物的大吨位集装箱766个。

根据乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）的信息，2024年，在发展联合运输、组合运输和多式联运的框架下，蒙铁组织接收从中国通过公路运至蒙古的过境和进口货物，然后将货物换装至铁路车辆，通过铁路运至到站。通过公路运至扎门乌德—二连国境口岸的进口货物从公路运输转为铁路运输，货物运量为8161车（总重376591吨），从铁路运输转为公路运输的货物运量为140车（总重4906吨）。

通过公路从俄罗斯运至蒙古的货物——木材（运量为15车，总重990吨）经苏赫巴托—纳乌什基国境口岸组织接收，后换装至铁路车辆，通过铁路进行运输。

根据俄罗斯铁路股份公司（俄铁）的信息，2023-2024年度，推出了新的铁路和联运集装箱服务：

——俄铁商业资产股份公司推出了从中国宁波港经纳霍德卡贸易海港到莫斯科的定期联运服务，用于运送汽车及配件；

——俄罗斯物流股份公司和Ruskon有限公司（Delo集团）联合推出了从伏尔加格勒到新罗西斯克的集装箱服务，用于运送伏尔加格勒地区的化工品和工业设备；

——远东航运集团和俄罗斯出口中心股份公司联合推出了“肉类摆渡车”冷藏集装箱服务，用于将俄罗斯的肉类产品运送至中国和东南亚国家；

——Ruskon有限公司（Delo集团）推出了定期集装箱服务，用于将多种货物从西安（中国）运至莫斯科；

——Ruskon有限公司（Delo集团）推出了从俄罗斯锡利卡特纳亚、克列斯特和谢利亚季诺（莫斯科）等站到哈萨克斯坦阿拉木图1站（阿拉木图）和索罗科瓦亚站（阿斯塔纳）的定期集装箱服务；

——Ruskon有限公司（Delo集团）沿新罗西斯克港—马里埃尔（古巴）经路推出了集装箱服务，用于运送多种货物；

——InterRail公司沿广州—扎门乌德—华沙经路推出了集装箱服务；

——Ruskon有限公司（Delo集团）、俄罗斯物流股份公司和Maxima Logistics公司联合推出了从俄罗斯到中国的定期铁路服务，致力于运送化工产品。

根据斯洛伐克铁路货运股份公司（斯铁[货运]）的信息，2024年，主要就保障从不莱梅哈芬（德国）、科佩尔（斯洛文尼亚）到斯洛伐克的货物运输开展了工作。此外，办理了从斯洛伐克到奥地利的木屑运输。最繁忙的经路是从科佩尔港到日利纳及相反方向的汽车运输。

2024年，为了发展和组织国际联运中联合运输、组合运输和多式联运，提高货物运量并吸引额外的货运量，乌兹别克斯坦铁路股份公司（乌[兹]铁）举行了多次活动：

——2024年6月6日，在中国北京签署了《关于实施“乌兹别克斯坦—吉尔吉斯斯坦—中国”铁路建设战略项目的协定》；

——在塔什干（乌兹别克斯坦）举行的阿富汗铁路局、ADL-Ulanish公司和乌兹别克斯坦交通部代表会晤上，签署了《关于“乌兹别克斯坦—阿富汗—巴基斯坦”铁路建设项目可行性研究的协议》。

2024年6月26日，应乌兹别克斯坦铁路股份公司的倡议，首列集装箱直达列车直接从釜山港（韩国）沿“韩国—中国—哈萨克斯坦—乌兹别克斯坦”经路发往乌兹别克斯坦。

根据乌兹别克斯坦铁路股份公司子公司——乌兹别克斯坦铁路集装箱股份公司的信息，2024年，在国际联运联合运输领域取得了以下成绩：

——成功组织了沿新联运经路从印度蒙德拉港、那瓦舍瓦港和真奈港经伊朗阿巴斯港到谢尔盖利站的集装箱运输，运送20英尺集装箱20个，运输距离2673公里，耗时20天；

——首次沿乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗经路从纳扎尔别克站向印度发运了18个装载钾肥的集装箱；

——出口方面，组织了沿联运经路从谢尔盖利站经格鲁吉亚波季港到巴西的集装箱运输，运送40英尺集装箱54个，运输距离15000公里，运送期限为50-70天。

根据乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）的信息，乌（克）铁提供了多式联运服务，该服务结合了集装箱列车、驮背运输列车和组合运输列车运输。多式联运服务的优势在于运输的节奏性、运输时间可预估、融入欧洲集装箱列车系统的可能性、联运列车运输服务成本可预估。乌克兰铁路股份公司向波兰和罗马尼亚的港口开行了72列联运列车，向乌克兰港口开行了340列联运列车。经莫斯季斯卡—梅迪卡、伊佐夫—赫鲁别舒夫、乔普—蒂萨河畔切尔纳、瓦杜尔西列特—多尔内什蒂口岸办理经乌克兰、欧盟国家场站及相反方向的运输。运输经路：乌克兰—波兰：格丁尼亚—格但斯克、克热泽维、斯瓦夫库夫；乌克兰—立陶宛：克莱佩达；乌克兰—拉脱维亚：里加；乌克兰—德国：杜伊斯堡；乌克兰—匈牙利：布达佩斯；乌克兰—斯洛伐克：科希策；乌克兰—罗马尼亚：康斯坦察。乌（克）铁的联运场站位于乌克兰全境，处理各种类型的集装箱和驮背运输，并提供所有类型的附加服务。运营商乌（克）铁“LISKI”运输服务中心分公司与乌克兰铁路货运波兰有限责任公司合作提供服务。

乌克兰铁路股份公司通过乌克兰铁路货运波兰有限责任公司提供新的物流资源。该公司提供欧洲国家境内及相反方向的联运列车货物运输服务，将乌克兰联运铁路网与欧洲重要海港连接起来，履行运营商的职能，按照单独的计算方法组织从乌克兰场站到欧洲国家的集装箱货物交付，具备每日开行集装箱列车的可能性。列车可由40-44节车辆（80-88*20' TEU）或40-44（40*40' TEU）组成。

值得指出的是，2021年11月17日通过了1887-IX号《乌克兰联合运输法》。法律明确了联合运输的法律和组织基础，旨在为发展和完善联合运输创造条件，鼓励使用更环保的运输方式，以便保护环境，预防气候变化。法律规定，执行1992年12月7日关于建立成员国之间某些类型货物组合运输共同规则的理事会指令92/106/EEC（根据乌克兰-欧盟联合协议第五节“经济与行业合作”第7章“运输”附件32）。法律引入了“货物联合运输和组合运输”、“联运场站”、“联运单据”、“联合运输运营商和订货人”的概念、联运合同的定义、合同的基本条款、缔约方的权利和义务、关于此类运输的国家调控和援助的基本原则。法律规定，联合运输参与者有权基于签订的统一合同（联合运输合同）按照双方商定的一份运输单据（联合运输单据）沿整条经路办理运输，无论运输方式是否变化。法律规定，在提供联合运输服务时，运营商从接收货物到交付货物期间对货物负责。为了获得灭失（毁损）货物的赔偿，服务的客户无需确定货物毁损或灭失发生在哪个阶段，也无需确定哪个承运人没有履行按时交付货物的义务。法律规定，根据现行国际实践，确定联合运输运营商在特别提款权方面的责任范围。

根据铁组加入企业PLASKE股份公司的信息，在乌克兰关于联合运输的法律框架下，国际铁路-轮渡联运中使用的国际货协运单完全符合联运的要求，且乌克兰过境运输法中也指出，国际联运中的运输单据作为报关单使用。值得注意的是，运输市场参与者期待铁组通过关于铁路-水路联运的国际货协综合补充事项。目前，随着水路区段新承运人的加入，办理铁路-轮渡直通联运所需的协约签订流程正在收尾。应土耳其和乌克兰货代公司的倡议，为组织铁路-轮渡联运，土方同意使用国际货约/国际货协运单办理海运路段的运输，前提是乌方将乌克兰黑海港口到欧洲陆路口岸这一路段纳入国际铁路运输公约（COTIF）。

专家咨询组在2024年6月10日的视频会议上研究了“研究组合运输、多式联运和联合运输术语（简称术语）”分专题，该咨询组由分专题参加者联合国亚太经社会；铁组加入企业俄罗斯交通大学（RUT/MIIT）、PLASKE股份公司；铁组货物运输专门委员会工作机构的代表组成。

研究了已编制的《铁组运输信息手册：联合运输、多式联运、组合运输、驮背运输》（下称《铁组运输信息手册》）样本草案文本。

值得注意的是，在编制《铁组运输信息手册》草案时，专家们开展了认真的研究分析工作：对涉及多种运输方式（联合运输、多式联运、混合运输、组合运输、驮背运输）的货物

运输的术语（术语、定义、基本概念）差异进行研究；对此类运输业务的不同类型进行清晰明了、逻辑正确且统一的划分，为每种术语赋予准确无误的定义；制定统一且最具普遍性和兼容性的术语，用以描述涉及多种运输类型的运输；对管理多种运输方式运输的国际标准法律文件，以及国家级文件进行分析。为研究制定了以下目标：分析混合运输、联合运输、多式联运、组合运输、共模态运输、同步运输的结构内容特性，并考虑其实施的组织技术因素；对国家与国际标准文件和专业标准中使用的组合运输结构组成部分进行比较分析。研究结果用于完善混合运输类型学和协调术语。

在编制《铁组运输信息手册》文本时，专家组保证了联合国贸易便利化和电子商务中心海关、运输和贸易手续简化问题专家亚历山大·费奥多罗夫参与草案评论，该专家曾长期担任联合国欧经委影响运输的海关问题工作组（WP.30）主席。

铁组委员会将《铁组运输信息手册》俄文原文翻译成了中文和英文。

《铁组运输信息手册》草案编制工作已经完成。

专家组成员PLASKE股份公司对《铁组运输信息手册》草案进行了排版设计。

经过排版设计的《铁组运输信息手册》文本被提交至铁组货物运输专门委员会例会（2024年10月15-18日，华沙，铁组委员会），以便由铁组委员会开展后续的出版和发布工作。

铁组委员会于2024年12月出版了《铁组运输信息手册》，将其分发给铁组成员、观察员和铁组加入企业，也向与铁组签订了合作协定和合作备忘录的国际组织寄送了该出版物。

在铁组网站（osjd.org）和铁组货运门户网站上上传了铁组货物运输专门委员会职能范围内的铁组协定、协约及其他文件，并将对文本内容进行持续更新。



2024年12月出版了《铁组运输信息手册：联合运输、多式联运、组合运输、驮背运输》



3.4 旅客运输

报告期内，铁组旅客运输专门委员会（下称专门委员会）开展了以下重点工作：

- 商定旅客联运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（国际客价）协约及国际客价；
- 完善国际联运客车使用规则（客车规则）协约及客车规则；
- 席位预留、旅客信息查询、提供服务及形成财务报表系统；
- 火车站和铁路客运站管理。



铁组旅客运输专门委员会主席谢尔吉亚科·亚历山大

首先，铁组专门委员会组织召开了两次铁组第二组铁路会议：研究2024-2025年组织国际联运旅客列车和直通客车开行提案会议和最终商定2024-2025年国际旅客联运列车运行时刻表、编组顺序表和车辆提供办法会议。会议分别于2024年4月8-9日在铁组委员会以视频会议形式举行，于2024年9月9-13日在圣彼得堡（俄罗斯）线下举行。参加会议的有越铁、哈铁、中铁、朝铁、蒙铁、俄铁的代表，以及铁组加入企业俄罗斯邮政股份公司和远东航空集团（FESCO）的代表。



铁组旅客运输专门委员会专家（左起）：曾文勇、金相律、（额外的）艾佩里·别尔迪别科娃

铁组第二组铁路商定了沿14条经路开行国际联运旅客列车和直通客车。

在中国—俄罗斯联运中，2024-2025年列车运行图规定了俄铁客运公司担当的莫斯科—北京20/19次列车，和经由后贝加尔（俄铁）—满洲里（中铁）口岸开行的伊尔库茨克—满洲里和赤塔—满洲里直通客车组，以及经由二连（中铁）—扎门乌德（蒙铁）和苏赫巴托（蒙铁）—纳乌什基（俄铁）口岸开行中铁担当的北京—莫斯科3/4次列车。在边境联运中，商定自2024年12月15日起恢复开行中铁担当的绥芬河（中铁）—格罗迭科沃（俄铁）402/401次列车。

根据中铁、蒙铁和俄铁的商定结果，2025年2月25至3月11日沿北京—乌兰巴托—莫斯科经路的中铁列车编组进行了试运行，其使用3/4次列车时刻表（在北京—乌兰巴托—纳乌什基区段）和根据俄铁基础设施编制的列车时刻表（考虑到制动测试大纲及在伊尔库茨克客运站加油作业）。

在蒙古—俄罗斯联运中，时刻表规定开行蒙铁担当的乌兰巴托—莫斯科5/6次列车并商定经苏赫巴托（蒙铁）—纳乌什基（俄铁）口岸开行的由俄铁客运公司和蒙铁担当的伊尔库茨克—乌兰巴托306/305次列车。

在中国—蒙古联运中，根据运行时刻表沿乌兰巴托—北京经路对开中铁和蒙铁担当的23/24次列车，沿乌兰巴托—二连（中铁）经路开行蒙铁担当的22/21次列车。此外，保留开行经由扎门乌德（蒙铁）—二连（中铁）口岸的乌兰巴托—呼和浩特（中铁）直通客车。

在中国和朝鲜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所属的直通客车。

在俄罗斯和朝鲜联运中，规定经由哈桑（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。

俄铁和朝铁商定了在边境联运中，在恢复开行莫斯科—豆满江、平壤—莫斯科、平壤—哈巴罗夫斯克国际联运直通客车前，开行朝铁提供车辆的豆满江—哈桑645/646次列车，自2024年12月16日起定期开行，每周三趟。



铁组铁路第二组关于2024-2025年国际联运旅客列车时刻表、编组顺序表最终协调会议
(2024年9月9-13日, 俄罗斯, 圣彼得堡)

俄铁和朝铁商定了在经朝鲜边防部门同意的情况下, 开展俄铁客运公司担当的符拉迪沃斯托克—豆满江客车试运工作。双方相互同意继续经豆满江—罗津区段组织符拉迪沃斯托克—豆满江—罗津旅游运输工作, 朝铁提供车辆。根据上述决议, 2025年1月24-25日在制定组织旅游运输技术框架下进行了沿拉迪沃斯托克—豆满江—罗津经路的列车试运行。

(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, 时刻表规定经由霍尔果斯(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。而在哈萨克斯坦—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—乌鲁木齐快速列车。

在会议框架内, 俄铁和中铁商定了继续开展组织开行莫斯科—后贝加尔—满洲里间行李车专列的工作。俄方承运人为俄铁客运公司, 运营人为俄铁物流股份公司。

在报告期内, 铁组第一组铁路在双边基础上进行了商定2024-2025年国际旅客联运列车运行时刻表和编组顺序表的工作。

同时, 白铁提出波铁/波铁城际公司研究恢复开行波铁城际担当的华沙—布列斯特、克拉科夫—格罗德诺间的国际旅客联运列车, 并以双边形式商定2024-2025年该旅客列车的运行时刻表, 波方并未支持。

专门委员会例会强调了通过铁组这一平台举行商定列车时刻表会议的重要性, 并以双边和多边谈判形式为辅助。

铁组专门委员会举行的会议持续讨论了有关恢复国际旅客列车预计开行日期问题。亚洲地区国际旅客联运恢复的进程始于2022年开行的由俄铁客运公司和蒙铁担当的伊尔库茨克—乌兰巴托306/305次列车。2023年8月31日起恢复开行了乌兰巴托—二连22/21次列车, 2024年3月15日起恢复开行了乌兰巴托—呼和浩特直通客车。根据铁组专门委员会会议上的决议, 2024年12月15日起恢复开行了中铁担当的绥芬河—格罗迭科沃402/401次列车, 以及朝铁担当投入新车底运行的豆满江—哈桑645/646次列车, 每周三趟定期运行。

恢复开行国际旅客联运列车的问题仍然是铁组专门委员会的优先任务之一。

报告期内, 铁组专门委员会继续开展了国际旅客运输领域规范性文件的修订工作。

为此, 铁组专门委员会于2024年5月15-17日在铁组委员会组织召开了铁组铁路国际铁路客运运价规程协约(国际客价协约)方代表会议。国际客价协约方白铁、越铁、哈铁、朝铁、吉铁、蒙铁、俄铁、乌(兹)铁、乌(克)铁和爱铁的代表参加了会议。

根据提案研究的结果, 国际客价协约方及铁组工作机构商定了国际客价协约的修改和补充事项, 即:

- 国际客价协约的第5、8、9条的单独款项;
- 国际客价第14、15、16条的单独款项;

——国际客价表5的表格名称。

铁组委员会作为国际客价协议保管人，已向国际客价协议方通报了自2024年9月1日起生效的国际客价协议及国际客价的修改和补充事项，以及在计算旅客运输费用的基础费率表中2024年5月1日至12月31日生效的俄铁和蒙铁指数系数。

铁组委员会已出版并向各协议方寄送截至2025年1月1日的核对无误的国际客价协议修订本副本。

铁组专门委员会于2024年3月19-20日在铁组委员会以视频会议形式举行了国际联运客车使用规则（客车规则）协议方白铁、哈铁和俄铁专家组会议，并于2024年5月27-29日举行了客车规则协议方铁路代表会议，白铁、哈铁、朝铁、吉铁、摩铁、蒙铁、俄铁、塔铁、乌（兹）铁和爱铁的代表参加了会议。

在客车规则协议方代表会议上，通过了有关客车规则协议及其附件A，以及客车规则第1、11和12条的单独款项的修改和补充事项。

铁组委员会，作为客车规则协议保管人，向客车规则协议方通报了所商定的自2025年1月1日起生效的客车规则修改和补充事项。

铁组委员会已出版并向各协议方寄送截至2025年1月1日的核对无误的客车规则协议修订本副本。

报告期内，此项工作的主要结果是通过客车规则协议的修订版本。客车规则协议的所有条款基本上都进行了修改。根据例会通过的决议，明年的任务是对国际联运客车使用规则进行相应的修订。

报告期内，铁组专门委员会开展有关提高向旅客提供信息服务质量的相关工作。根据专门委员会2024年“席位预留、旅客信息查询、提供服务及形成财务报表系统”专题工作计划，在铁组委员会举行了三次会议，其中线下举行了两次专家会议（2024年2月28-29日和9月26-27日），一次是以视频会议形式举行的专家会议（2024年6月10-11日）。有来自阿（塞）铁、阿（富）铁、白铁、越铁、格铁、哈铁、韩铁、吉铁、摩铁、蒙铁、俄铁、塔铁、乌（兹）铁和乌（克）铁的代表参会。

在上述会议框架内，就客运综合体应用新型数字化服务以及新一代智能系统的开发和实施进行经验交流，以提高旅客服务、改进旅客运输管理技术并保证席位预留电子系统相互协作。铁组相关铁路就该专题提供了下列信息。

白俄罗斯铁路局通报了有编号席位和无编号席位列车电子乘车票据（下称电子客票）的销售占比有所提高。

2024年，通过白铁官方网站pass.rw.by“旅客服务”部分和手机移动应用程序“白铁，我的列车”销售无席位编号列车电子客票1170万张，较2023年增长9.7%。电子客票的占比为76.4%。

在无席位编号列车销售电子客票320万张，占比6.7%，较2023年增长2.2%。

此外，通过自助终端出票810万张，占客运总量的16.8%。

为了提高奥尔沙-中央车站综合体范围内旅客信息服务质量，现代化的软硬件综合体于2024年投入运营，作为统一系统的一部分，具有向旅客通报列车运行信息的功能，并



“席位预订，旅客信息查询，提供服务及形成财务报表系统”
铁组铁路专题专家会议
(2024年9月26-27日，铁组委员会)

实现了在官网和手机移动应用程序中使用奥尔沙-中央车站综合体的“在线公告牌”服务的可能。

2024年开展了以下工作：

——对122台便携式票据打印机进行现代化升级，确保将办理乘车票据打印机、银行卡支付终端和乘车检查终端（激光二维码阅读器）结合在一起；

——改进自助服务终端的软硬件系统，以确保能够销售有编号席位列车的热敏乘车票据（实验样机正在测试中）；

——旅客乘车自动检查系统服务器软件和票据检查移动终端软件的现代化更新，以实现第三种模式（国际运输）的功能，用于电子登乘的旅客。

开展线上“统一旅客日”。旅客不用到站即可以获取信息。

推出了新型手提行李寄存室，功能更广泛。

哈萨克斯坦铁路国有股份公司通报，报告期内，通过引入以下创新，持续发展电子客票销售系统：

——制定并实施了新的客票形式；

——实现在售票处更换车厢/列车时票价差额支付自动化；

——启动在客运公司担当的国际联运列车中第三种电子登记模式。

2024年电子客票的销售占比达80%。

客运领域的基本任务之一仍是从规划和购买车票阶段开始，满足旅客日益增长的舒适出行需求。

为此，哈萨克斯坦开拓了最大的车票销售网络，包括：

——车站的传统售票处；

——哈铁网站和移动应用程序，以及许多用于销售电子票据的其他网站和移动应用程序；

——能够在银行应用程序（kaspi、halyk银行）的个人帐户中购买车票；

——广泛的票务代理网络；

——能够在哈铁邮政股份公司的所有分支机构购买车票。

哈铁的“候补页”服务已投入运营并广泛使用，如果没有空闲名额，可以在电子队列中登记。由于旅客对该服务的需求量很大，2024年，将返还的席位、未使用的预订席位以及额外加挂的车辆纳入到新的来源来填补“候补页”队列的位置。加入“候补页”队列，并在售票处或互联网购买通过此服务获取的车票。

为行动受限人士购买折扣车票有多种选择。这是为各类行动受限人士旅客发行的电子折扣卡“Meyirim”，可以使具有社会意义的列车的优惠乘车票据（车票）折扣达到50%。折扣卡是实名的，由旅客在售票处出示确认享受优惠权利的文件后签发，并仅允许向持卡人签发折扣车票。该卡既可以为成人办理，也可为儿童办理。后者适用儿童折扣价格。使用电子折扣卡，行动受限人士可以通过所有现有销售渠道（包括远程）足不出户购买优惠车票。

此外，实现电子客票销售系统与政府机构系统的融合，确保优惠类别旅客可以使用个人身份信息在线购票。在办理车票过程中，会向哈萨克斯坦劳动和社会保障部数据库发出请



铁组旅客运输专门委员会总结会议讨论会议议程有关问题
(2024年10月22-24日，铁组委员会，线上线下混合模式)

求，以确认优惠权利。经核实，旅客可享受车票50%的折扣。

哈铁从2021年将“女士车厢”项目实现商业运营，这些车厢仅向女性和7岁以下的儿童售票。“女士车厢”标志安装在承运人指定的车厢上，并且在运行全程有效。签发乘车票据时会识别旅客的性别。由于这项服务的需求，包括“女士车厢”在内的列车数量逐年增加。根据2024年统计，该服务已在11条线路上实施，项目实施以来已有50万左右人次使用该服务。

除了优惠卡，哈铁还发行折扣卡。“旅行者”卡免费向常旅客发行，并提供折扣，折扣的大小取决于旅客最近12个月出行花费的金额。使用“年轻人”折扣卡，15至25岁的旅客可以享受25%的折扣乘坐市郊列车和一些商业列车。“银卡”和“金卡”是向15岁及以上的旅客付费发行的。“银卡”为乘坐社会重要列车提供25%的折扣，“金卡”为所有列车提供25%的折扣。

自2023年起，bilet.railways.kz网站和售票处推出“换乘列车”服务。为了舒适的出行并节省旅客的时间，系统将对前往目的地的列车进行整合，给出可行换乘方案。超过8000名旅客已使用了该服务。

为发展国内旅游业，向哈萨克斯坦旅行社延长车票预订期限至180天。此外，提前预订还提供5%的折扣。为了实现这一宗旨，在热门旅游路线的列车上为团体旅客预留了一定的车厢名额，预留名额中未售出的席位提前45天与基本的标准席位一同销售。

- 官方网站bilet.railways.kz和移动应用程序的功能正在不断拓展，可实现以下可能：
- 同一趟列车换乘，采用“车厢+车厢”或“座位+座位”相结合的方式；
 - 获取出行发票。如果需要确认出行事实（出差、报销费用、法律诉讼等），电子客票持有人在列车乘务员登记乘车后，可在出行结束后30天内个人账户获取电子客票的发票；
 - 具有检查电子客票有效性的功能。通过车票号码搜索车票；
 - 通过电子邮箱地址接收电子客票的副本；
 - 可预订从车站家门口的接送服务。出行费用是固定的，与旅客的地址无关，可以订购所需席位数量或整个接送服务；
 - 可购买城际巴士电子客票。旅客可以获取有关巴士时刻表信息并自主选择所需班次的座位。可以使用Visa、MasterCard或American Express银行卡以及Kaspi.kz移动应用程序



铁组旅客运输专门委员会总结会议参会人员在铁组成员国国旗下合影
(2024年10月22-24日，铁组委员会，线上线下混合模式)

进行付款。上车时，只需向检票员出示身份证件即可。该服务目前适用于从阿斯塔纳出发的巴士；

——从线上公告牌获取旅客列车运行和晚点的实时信息；

——可以提交申请，为团体旅客预订旅客列车的席位；

——介绍有关哈萨克斯坦名胜古迹信息以及游客感兴趣的旅游信息，包括照片、基础设施描述和出行选择；

俄罗斯铁路股份公司提交了信息，得益于数字服务的发展，电子客票销售份额不断增长。根据2024年结果，长途列车占比超过80%，市郊列车超过13%。

通过“快速支付系统”进行非现金支付，已经实现了在移动应用程序和公司官网上办理长途和市郊车票的功能。

俄铁网站和移动应用程序的联络中心工作中采用的人工智能有助于快速提供一系列标准问题的答案。

在俄铁客运公司列车上寻找遗失物品、列车送餐、在俄铁客运公司列车上专门用于行李运输的车厢中运输无人陪伴的动物以及车站的储物柜等服务深受旅客欢迎。

为了方便出行，将会通知旅客：

——关于高速列车中席位相对于运行方向（正向/反向）的位置；

——在乘车票据上以图标显示换乘和豪华休息室服务；

——关于“俄铁奖金”项目框架内的各种促销活动，该计划允许积累出行积分并将其用于新的出行。

所有服务都必须考虑行动不便旅客的特点。

俄铁继续在公司网站上开发“行动不便旅客”特别版块。在该网站，可为行动不便旅客递交服务申请，了解服务提供办法，同时，还可通过发布的视频指南获取音视频信息。

公司正与全俄盲人协会的专家一起全力提高盲人旅客对互联网资源的可达性。

公司网站的“行动不便旅客”板块推出了“车站无障碍地图”，可以通过该地图熟悉车站基础设施，并考虑到旅客行动不便，在车站综合体内规划出无障碍路线。

为了给广大客户提供优质的服务，2024年俄铁继续完善以下服务：

——开发移动应用服务和企业门户网站；

——从希望出行的那一刻起陪伴旅客，直到旅程结束抵达目的地，为此公司正在推出旅客信息统一管理系统，该系统将存储旅客出行和偏好信息，并提供个性化建议，包括沿途的折扣、特别活动或附加服务；

——在移动应用程序中开发车票支付服务，以及借助MirPay服务；

——实行旅游规划，允许用户通过一个订单实现火车和另一种运输方式的路线组合；

——实现“俄铁奖金”忠实度计划的最新概念，分为不同级别并扩大了该计划参与者的服务清单。

在rzd.ru官方网站上，自2024年7月起，用户可以享受由俄铁客运公司和俄铁快速运输公司运营的国内列车的“候补页”免费服务。

在出行的列车上没有席位时，“候补页”服务可以保留对所需席位的申请。该服务接受购票申请，并自动跟踪满足申请时所需条件的席位。如果出现空位，将预订车票并向所申请用户发送通知。已预订的车票可在2小时内购买。以这种方式办理的车票费用与公开发售的车票费用相同。

“候补页”服务可供俄铁网站的注册用户使用，并且只能用于其预期目的——满足个人交通需求。该服务的第一个版本包含许多限制，但该服务的功能未来将会扩展，其中包括考虑到用户意见。

此外，俄铁专家开发并实施了一项新的在线服务“车内换乘”，如果旅客在列车的整条路线上没有席位，则可以购买换乘到另一席位的车票。新的线路服务可以找到同一趟列车上不同旅程区段可用席位的出行选择。旅客只需移至同一趟列车的另一个席位即可。

为了搜索这样的换乘，要考虑列车站停时间——至少5分钟，以便旅客有时间沿列车或

沿着列车站台换乘到新席位。通过组合路线，系统可以在搜索时提供同一或不同等级服务的空余列车席位。所搜索的车内换乘方案均标有“车内换乘”特殊提醒。当预订车内换乘方案时，旅客会收到多张车票——每段区间都是单独分开的。

俄铁继续发展受欢迎的铁路旅游服务。

俄铁控股公司销售旅游套餐，其中包括铁路运输（“车轮上的酒店”形式）、通过其他交通方式前往景点和休闲区、短途旅行和提供餐食。购票过程中的组合服务让旅客能够快速便捷地安排旅游出行。与“无缝”支付流程一起，提供了高度便利，无需切换到第三方资源来安排额外服务，也减少了下订单和支付订单的总体时间。

2024年俄铁继续致力于实施新一代“特快”（新“特快”）智能系统和“国际特快（Express International）”系统。

为了保留和扩大统一信息空间，并发展国际客运，俄铁正在开发一个用于国际一体化的模块——“联系”。该模块应保证规范-查询信息的交换、为旅客提供信息服务以及通过与国家发售系统（新“特快”、特快-3和其他的国家系统）结合来销售铁路运输服务。

计划于2025年通过“联系”模块完成国家销售系统协作技术和接口规范化的文件编制工作。

在“国际特快”系统的基础上，计划实施一个综合项目，规定从国家系统收集数据，以便在综合支付规则的框架内生成铁路公司之间相互结算的报表。考虑到当前铁路公司的发展趋势，在与铁路管理部门的代表就该报表举行的会议上，通过了修改相互结算报表方法的有关决定。上述综合项目的实施已进入设计收尾阶段。

白俄罗斯铁路局通报，2024年7月，创建国家核心新“特快”的纲要被核准，纳入到“国际特快”旅客运输国际一体化体系（白铁“特快”自动化控制系统），其充分考虑将“特快-3”自动化控制系统的功能逐步转移到“特快”中的技术和工艺可能性。

根据纲要，白铁“特快”自动化控制系统按照模块原则进行建立。确保旅客综合业务的一个或多个业务程序正常运行的模块由子系统组合而成，每个子系统需要实现旅客综合业务的一组特定业务程序的功能。

在创建白铁“特快”自动化控制系统时，规定使用俄铁现成可用的模块和白铁独自开发的模块。

该纲要规定将客运综合体的现有功能分阶段转移到新平台。在所有阶段，对于所有类型的信息，必须能够将新子系统与“特快-3”自动化控制系统同步，以确保无缝过渡到白铁“特快”自动化控制系统。

计划于2025年开始将功能转移到新平台的第一阶段工作。

乌（克）铁通报，正在不断努力完善和发展旅客在线服务，因此电子客票的销售在乌（克）铁售票体系中占比85%，包括通过官方网站、移动应用程序、聊天机器人和合作伙伴销售渠道。一年来，移动应用程序售票占比从25%增长到42%。市郊列车电子售票占比约为13%。

乌（克）铁在“万事达卡”的支持下，开发并推出了更新后的售票网站，该网站采用现代设计和IT解决方案创建，为所有用户提供最大的舒适度。

在乌（克）铁授权用户的移动应用程序中，实现了追踪空余席位的功能，该功能允许旅客追踪空余席位，包括指示标志（在同一车厢内，不邻过道，不邻卫生间，紧挨、靠近窗户）。可实现两种追踪：

——追踪公开售票的列车空余席位；

——追踪预订期限以外日期指定经路上的可用空余席位。

此外，在追踪时，可以开启自动支付（预付款）进行自动购票。若用户取消追踪或未搜索到所需席位，预付款将自动退回至用户银行卡。

乌（克）铁确保与国家“行动”服务统一门户网站的协作，并推出“行动签名”服务来验证用户的账户，以打击倒卖车票。

“签名行动”服务的一体化，可扩大经核实用户的可操作范围。因此，只有通过“签名



“管理火车站和客运车站”铁组铁路专题专家会议现场
(2024年1月23-24日，铁组委员会，视频会议)

行动”核实的用户才可通过应用程序购买到波兰、匈牙利和奥地利最热门的车票。此外，此类用户还可以一键退还在应用程序中购买的所有国际班列的车票。

“铁杆朋友”忠实度计划已实施，可通过铁路出行里程累积积分，并从合作伙伴那里兑换积分。如果有足够数量的累积积分可以兑换合作伙伴的优惠代码，则活动的参与者将可以获得相应的被激活

的合作伙伴优惠。

2024年，儿童车厢开始运行，适合低龄旅客舒适安全出行。该项目的开发和投资是与乌克兰儿童基金会合作完成，并得到了比利时政府的财政支持。

车厢适合有任何年龄段儿童的家庭出行，但最适合0至8岁的儿童乘坐。

乌（克）铁继续发展在线服务，以方便旅客。在<https://services.uz.gov.ua/>门户网站中已实施：

——可以为经“签字行动”服务核实的用户办理电子退票申请（当在线退票已关闭或不可用时）；

——军人网上特殊订票服务；

——订购10人起的团体运输服务。

在国际铁路运输需求增加的情况下，乌（克）铁在国际运输中正在积极实施电子乘车票据的办理。

2024年签署了《关于乌克兰—匈牙利—奥地利国际联运列车提供电子乘车票据办理和互认服务的合作协议》。

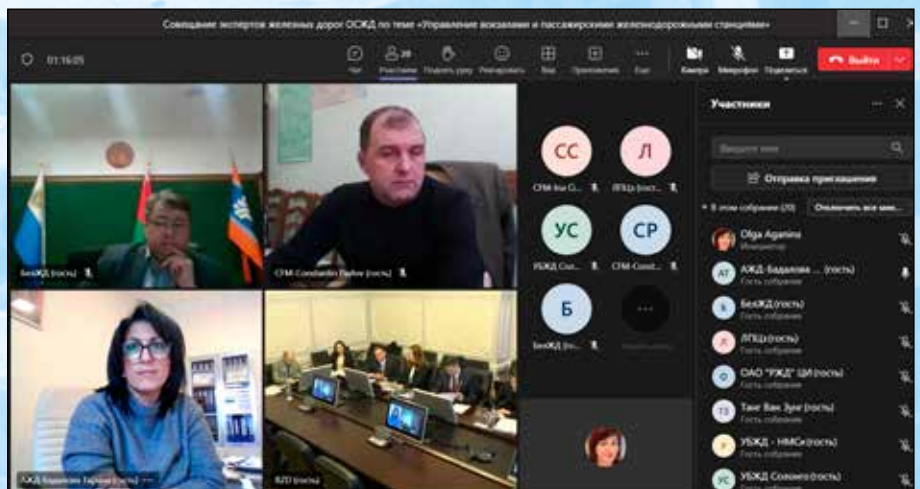
在该项目框架下，已经实现了一种新形式的国际联运电子乘车票据，该票据是根据铁盟国际铁路方案 IRS 90918号决议形成的A4 RT格式，并具有用于核验的可视化保护元素。新形式的电子客票现在乌克兰—匈牙利—奥地利经路和乌克兰—斯洛伐克经路上应用。

确保为换乘至以下经路的接续列车办理电子客票：经拉瓦—鲁斯卡站的利沃夫—华沙经路，以及经乔普站的基辅—维也纳经路。在预订换乘列车时，旅客在两列火车上选择席位，并自动生成两份单独的电子乘车票据。

乌（克）铁根据客户反馈着力提高服务。

该功能是通过国际综合反馈服务Revizion来实现的。

通过在车站和车厢内扫描具有反馈功能的二维码，乌（克）铁的客户可



“管理火车站和客运车站”专题专家会议
审议会议议程有关问题
(2024年1月23-24日，铁组委员会，视频会议)

以立即反馈服务质量、分享旅行印象并评估服务水平。

为了改善列车旅客服务，乌（克）铁持续推出“服务力量”竞赛，其目的是根据旅客通过乌（克）铁电子售票移动应用程序反馈的结果和建议，来确定最佳旅客列车和员工，从而进行员工奖励。

“服务力量”项目所提供的奖金将支付给当月获奖员工。

为提高铁路车站综合体服务质量，增强旅客满意度，报告期内，铁组专门委员会在工作计划中增加了“火车站和铁路客运站管理”新专题。该专题于2024年1月23-24日在铁组委员会举行了专家会议，交流经验，编制研讨会纲要，有来自阿（塞）铁、白铁、越铁、格铁、哈铁、韩铁、吉铁、摩铁、蒙铁、俄铁、乌（兹）铁和乌（克）铁的代表参加会议。

为了交流经验并更好地应用实践，会议商定了该专题以下优先活动方向，即：

- 1) 车站管理及其运营：
 - 资产管理；
 - 外包（可以转移给其他公司的生产活动形式）；
 - 节能技术的应用；
 - 过渡到新的环保模式。
- 2) 车站数字化转型，包括数字化服务。
- 3) 车站综合体的安全系统：
 - 行李检查系统；
 - 视频监控系统。
- 4) 车站导航系统和旅客通知：
 - 信息亭；
 - 列车时刻表显示屏；
 - 声音播报系统；
 - 方向指引、示意图；
 - 互联网、移动应用程序等。

5) 为行动不便人士提供协助服务。

- 6) 商业活动：
 - 零售业的发展；
 - 餐饮业的发展；
 - 将场地租赁给向民众提供与铁路服务无关的公司（旅行社、汽车租赁、酒店服务、电话运营商等）；
 - 广告服务。

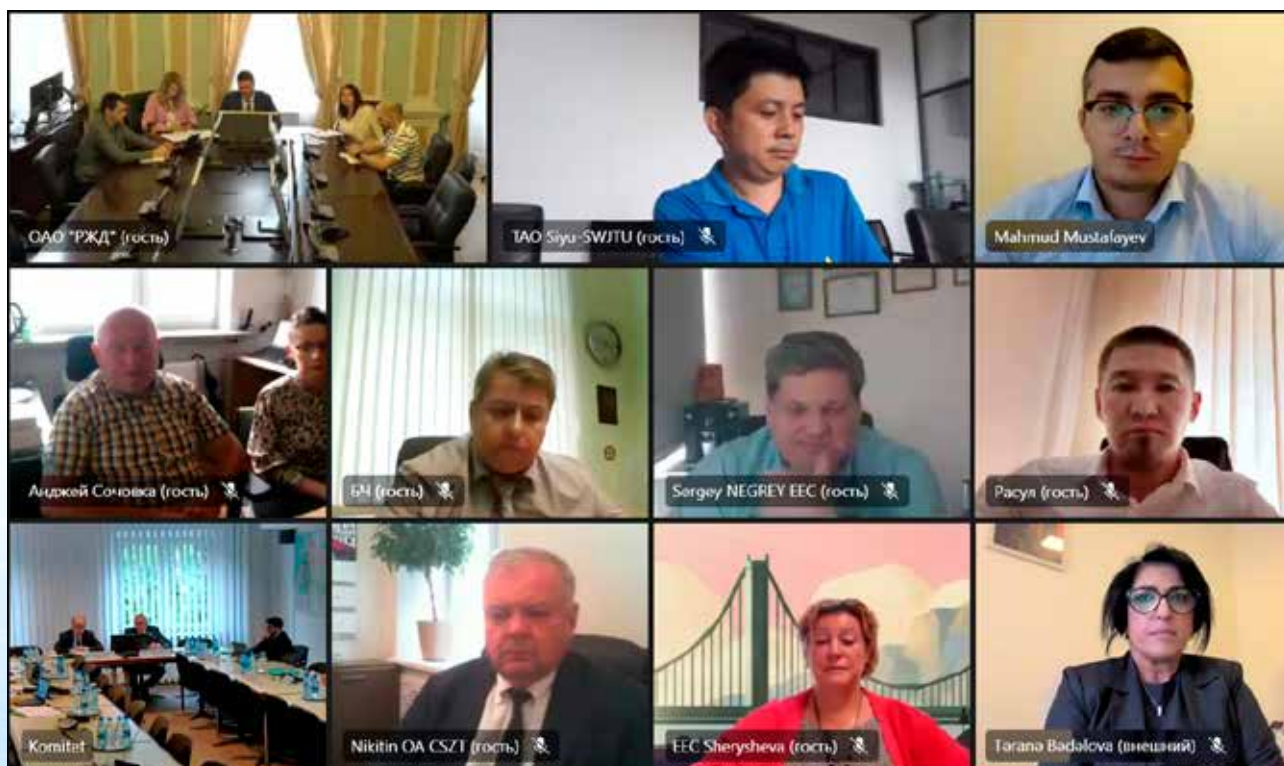
7) 考虑到多式联运和城市一体化，对无法满足旅客需求的现有车站建筑进行现代化改造。将车站作为城市基础设施的组成部分进行规划设计，重点围绕高速铁路运输的发展需求。

8) 研究评估车站功能质量的现代化系统方法。

与会的相关铁路代表讨论了应在何种类型的车站并在何种程度上应用某些技术和工艺解决方



“车站综合体管理”专题国际研讨会
(2024年8月22日，铁组委员会，视频会议)



“车站综合体管理”专题国际研讨会
(2024年8月22日，铁组委员会，视频会议)

案以及为旅客提供服务的问题。根据讨论结果，决定各铁路公司根据旅客需求、国家标准和城市具体情况，自主确定车站功能。

2024年8月22日在铁组委员会以视频会议形式举行了“车站综合体管理”研讨会，阿（塞）铁、白铁、越铁、哈铁、韩铁、吉铁、摩铁、蒙铁、俄铁、塔铁、乌（兹）铁的代表，以及铁组加入企业：俄罗斯交通大学、波兰铁路研究院、中国西南交通大学，国际组织：欧亚经济委员会、独联体国家铁路运输委员会的代表，以及铁组代表参加会议。

与会者听取了下列演示材料：

- 俄铁题为“考虑到城市环境一体化，车站作为客户吸引点”的演示材料；
- 阿（塞）铁题为“车站综合体作为会面地点”的演示材料；
- 韩铁题为“关于韩铁车站综合体发展项目的实施进程”的演示材料；
- 白铁题为“车站综合体，作为交通系统一个不可分割的组成部分”的演示材料；
- 中国西南交通大学题为“中国高速铁路综合客运枢纽发展、创新与实践”的演示材料；
- 波兰铁路运输研究院题为“波兰车站适应TSI PRM标准的要求”的演示材料。

研讨会高水平筹备和举办，与会者对演示材料中提供的信息表现出极大的兴趣。铁组旅客运输专门委员会将继续就欧亚地区组织旅客运输方面的现实问题举行研讨会。

3.5 铁组基础设施和机车车辆

2024年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）继续根据铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十八次会议决议开展了关于解决技术和工艺领域的任务并根据第五专门委员会2024年工作计划进行了规范制定方面的工作。

2024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”。

专题“考虑互联互通要求的国际联运机车车辆限界”

专家讨论了主持方斯铁提交的《编制新的评估现有（在运营）机车车辆的方法，以确定其运行的适宜性，并为设计的新机车车辆（1520/1435mm轨距换轨车）在互联互通国际联运中沿1435mm轨距的铁组铁路区段开行提供推荐参数》专题材料草案，参考了哈铁、乌（克）铁和俄铁的提案。

与会者研究了工作名称为《为确定是否适合在1520/1435mm轨距的互联互通国际联运中开行，根据机车车辆与客运和货运站台的相互作用对机车车辆限界宽度进行评估的方法》新版本材料草案。

在从机车车辆限界、装载限界和建筑接近限界角度研究有关国际联运中发展驮背运输问题时，白铁代表提交了白俄罗斯铁路局组织驮背运输的信息。

哈铁代表提交了有关驮背运输的信息。哈萨克斯坦目前尚未组织驮背运输。哈萨克斯坦基础设施可用于过境和接收驮背列车。

乌（克）铁代表介绍了国际铁路联运（1520mm轨距）的驮背运输情况，该运输是根据《独联体成员国、拉脱维亚共和国、立陶宛共和国、爱沙尼亚共和国铁路超限和重载货物运输须知》的要求进行。1435mm和1520mm轨距铁路参加的国际铁路联运中非常规（超限）货物的运送根据铁组备忘录约502-3《1435mm和1520mm轨距铁路参与的国际铁路联运中非常规货物的运送》进行的。

俄铁对本版本材料提出了意见和建议，根据讨论情况，会议商定继续编写材料，新名称如下：《铁组成员国欧洲铁路1520mm/1435mm轨距在互联互通国际联运中机车车辆新限界计算方法》。

专题“铁路线路和桥隧建筑物”工作分4个分专题。

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”执行方俄铁修订了备忘录《关于在线路上和钢轨修理企业中修理钢轨的组织 and 工艺过程的建议》。

本备忘录包含在线路和钢轨企业修复P50、P65和P75型钢轨的组织和技术的基本要求。该备忘录包括钢轨堆焊技术：

- Elektro-Thermit GmbH公司采用THR技术的铝热剂堆焊；
- 采用铝热剂法ATH-2进行堆焊；



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

——堆焊自保护焊丝；
——采用自动方法进行电弧堆焊；
——焊接接头区域缺陷的堆焊。

该备忘录列出根据设定运行速度在轨道弯曲部分焊接接头（打磨轨头后）区域钢轨直线度偏差允许值、打磨粗糙度的建议值以及对钢轨的铣削要求。

该备忘录包括在钢轨焊接企业和线路上重复使用的无需修复的热强化可再用钢轨的应用范围、P65和P75型热强化可再用钢轨在钢轨焊接企业进行轮廓修复后的应用范围，以及钢轨磨铣合理应用的建议范围。

第五专门委员会例会核准了备忘录，并将名称更改为《关于修理1520mm铁路上使用的钢轨的组织和工艺过程建议》。

根据白铁、保铁（基础设施）和乌（克）铁提出的建议和补充事项，主持方哈铁提交了备忘录《超声波检验铝热法焊接的钢轨》分析。本备忘录规定了对采用铝热法焊接的P75、P65、P50、UIC60 (60E1)、S49和49E1型钢轨接头进行超声波验收检查程序（使用手持式超声波传感器）。钢轨接头超声波检测适用于主轨道、接发和驼峰轨道中采用铝热法焊接的钢轨。本备忘录推荐用于铁组成员国铁路企业钢轨的超声波检测。该备忘录包含超声波验收测试的一般要求（探伤仪的准备、使用的设备、材料和辅助设备）、执行测试的工艺流程，包括方法，以及验收测试结果的评估和登记。

在第五专门委员会例会上核准了备忘录《超声波检验铝热法焊接的钢轨》。

主持方哈铁提交了建744备忘录《关于“钢轨”和“钢轨扣件”术语的建议》的分析材料，其中包含白铁、保铁（基础设施）、匈铁和乌（克）铁提出的建议和补充事项。该备忘录制定了轨道上部构件产品的术语和定义—钢轨和钢轨扣件：用于铁路轨道上部结构的垫板、盖板和扣件，以及这些产品的主要元件。

建议铁组成员国在规范性文件、参考文献和科学方法文献中使用该备忘录规定的术语。

在第五专门委员会例会上核准了备忘录《关于“钢轨”和“钢轨扣件”术语的建议》。

根据白铁、哈铁和俄铁提出的建议和补充事项，主持方匈铁提交了备忘录《对快速和高速行车线路钢轨几何参数、包括钢轨平直度和检查办法的要求》的分析。修订该备忘录的工作已列入铁组第五专门委员会2025年工作计划。

主持方俄铁提交了《在稳定状态下通过铣削去除钢轨金属表层对接触疲劳缺陷形成强度的影响》专题的信息材料。提交的信息材料包含标准钢轨与通过铣削去除脱碳层的钢轨运行情况的比较分析。

分专题“研究有关路基和桥隧建筑物的综合问题”框架下匈铁提交了备忘录《使用无人机检查桥隧建筑物》，其中补充了对路基本建筑物检查方面的内容，并参考铁组铁路的经验，包括使用无人机作为桥隧建筑物检查的基本原则和条件，在检查方面可执行的任务应包含如下内容：

——识别桥梁结构缺陷的位置、性质和程度；



“研究有关钢轨、钢轨扣件、无缝线路和养路作业机械化的综合问题”分专题专家会议
(2024年6月3-5日，铁组委员会，视频会议)

- 在消除事故后果的情况下确定工作地点和工作量；
- 检查并确定施工范围；
- 检查路基，并随后绘制正射影像图；
- 利用无人机成像结果对基础设施进行认证等。

备忘录中还举例说明了无人机使用的法律规范，铁组成员国的无人机使用法律规范因各国的法律制度、使用无人机的装备水平和技术要求，以及无人机管理的基本规则而有所不同。

第五专门委员会例会核准了备忘录《使用无人机检查桥隧建筑物》。

主持方乌（克）铁提交了备忘录《关于金属桥梁施工、养护和加固采用高强度螺栓的建议》修订本草案。

鉴于目前备忘录规定应使用特定螺栓品牌（110和110XЛ）及其特性（其中包括，扭转系数0.17），因此商定从备忘录中删除市场上所提供的所有高强度螺栓品牌可用性信息。

第五专门委员会例会商定了备忘录《关于金属桥梁施工、养护和加固采用高强度螺栓的建议》，并提交铁组铁路总局长会议第三十九次会议核准。

主持方乌（克）铁提交了备忘录《关于金属结构铁路桥防锈蚀的建议》草案，规定了使用油、醇酸树脂、全氯乙烯、环氧树脂、聚氨酯和沥青涂料对桥梁进行防腐涂装的可能性。

第五专门委员会例会核准了修订本备忘录。

主持方乌（克）铁提交了《使用高频机械锻造焊接修复铁路桥梁金属跨度》信息材料。

主持方乌（克）铁详细介绍了高频机械锻造，是对金属表面施加脉冲机械作用的方法之一，旨在实现金属表面局部塑性变形。此类技术主要在循环负载以及恶劣环境下用于提高各种产品和结构的运行性能。

主持方乌（克）铁根据哈铁寄送的提案，提交了《铁路桥梁适用的无砟桥梁路基设计建议》备忘录草案。

自铁路建设之初起，无砟桥面就已应用于铁路桥梁上。最初的铁路使用传统系统，使用附在跨构结构上的木桥梁。

目前，铁路桥梁使用以下类型的桥面板：

- 在木横梁（桥梁）上——最快速度 $\leq 120-160\text{km/h}$ ；
- 在金属横梁上——最快速度 $\leq 140\text{km/h}$ ；
- 在预制钢筋混凝土板上——最快速度 $\leq 140-160\text{km/h}$ ；
- 在整体钢筋混凝土板上——速度超过160公里/小时；
- 将铁轨直接固定在正交各向异性钢板上——速度超过160公里/小时。

其他类型和设计的无砟桥梁可用作个性化设计解决方案。第五专门委员会例会核准了本备忘录。

主持方俄铁向与会者介绍了备忘录《桥隧建筑物的诊断》修订本草案，该草案参考了《铁路桥钢梁跨度诊断》专题信息材料。

备忘录中的“术语和定义”部分进行了修订，以及补充有关桥梁交叉口和隧道交叉口主要构件和结构诊断的信息。

第五专门委员会例会核准备忘录《关于“铁路桥梁”术语的建议》。

主持方俄铁提交了备忘录《工程建筑（桥梁和路基）使用寿命期间维修、大修间隔期的分配》草案，提出了桥隧建筑物和路基大修重建原则和方法的建议。

第五专门委员会例会决定2025年继续就本草案开展工作。

主持方捷铁（基础设施）提交了《工程管线与铁路轨道交汇处技术条件》专题材料。该

信息材料是基于哈铁，捷铁和斯铁文件编制而成。内容主要是概述在铁路基础设施中处理工程管线与铁路轨道交汇问题的基本技术条件，这些条件是根据国家条件和经验确定的。这些规定的目的是确保铁路路基的稳定性和铁路的安全运行。

分专题“**铁路线路综合诊断**”，主持方俄铁提交了“使用视频监控系统检查基础设施”专题信息材料。俄铁在铁路基础设施检查工作中使用了132个配备视频监控系统的移动诊断设备，并使用了239个转码器。根据铁路轨道的类别、专业化和列车运行速度的不同，对轨道进行检查和视频信息的最短处理周期可以从每年1次到24次不等。

目前，俄铁已经投入使用了基于机器学习元素的自动视频监控系统AS VIDEOCONTROL。该系统存在一些主要技术缺陷：程序技术综合体的计算能力有限、带宽较低以及与俄铁路网连接困难。在完善自动化系统的各项条件后，将全面采用该系统，并能实现其设计时所预期的效果：

——通过使用视频监控系统来确保铁路基础设施不存在需要限制列车速度的故障或缺陷；

——能够高度准确地检测和评估铁路轨道维护中的问题（准确率不低于99%）；

——对所有诊断设备制造商的视频文件进行检查。报告已备案，此项工作已完成。

匈铁提交了有关“参加路使用的可移动诊断设备”专题材料。

该材料介绍了匈牙利铁路用于诊断的可拆卸测量设备。对于每个设备，都说明了它们的用途、工作原理和简要技术特性，其中一些设备有几种不同的型号。

加入企业特维玛股份公司提交了关于新的移动、可拆卸和便携式铁路缺陷检测和轨道测量设备的文件，这些设备供应给俄罗斯和国外铁路。RDK-PT-12 M型、PT-12-01型转向架、电子轨道模板SHEP、可拆卸建筑接近限界测量仪GABARIT-S、可拆卸超声波探伤仪SPRUT-2的主要特点是自动化调整仪器、处理和解读测量数据并将其传输至信息和分析系统，以优化轨道基础设施维护工作。

提交了关于“移动设备轨道无损检测的创新解决方案”和“综合自动化数据组合”以及综合自动化数据组合分析系统（CASCADE RP）的信息，用于计算使用移动和可拆卸缺陷检测仪器对轨道进行检查的周期性。

特维玛股份公司提交了“诊断工具数据综合处理、基础设施状态评估、变化预测和工作规划的自动化信息分析系统”专题信息材料。

CASCADE系统的开发是为了监测和预测基础设施部件的退化、综合评估并合理安排维修。

特维玛股份公司代表在会议上汇报了更新的诊断系统演示“CASCADE：铁路基础设施安全维护的高效管理”。

CASCADE系统的目的是有效管理铁路基础设施安全状况。系统的基本原理：所有计算仅使用客



“铁路轨道与人工结构”专题中“钢混轨枕、岔枕、道岔及其诊断”
分专题专家会议参加者
(2024年6月18-20日，保加利亚，索菲亚)

观测量信息并且仅自动执行所有计算。

CASCADE系统以实际和预测线路状况的诊断数据为基础，制定消除线路故障的任务，然后检测这些工作的完成质量。这种运行基础设施状况管理环路技术可以最有效地规划线路上的工作。

分专题“**钢混轨枕、岔枕、道岔及其诊断**”，匈铁提交了“道岔钢轨构件的技术维护”，包括技术维护的施工允许参数、工艺和设备的备忘录草案：



2024年6月19日，应保加利亚HK ЖИ公司 (Voestalpine Railway Systems Bulgaria公司股东) 的邀请，“钢混轨枕、岔枕、道岔及其诊断”分专题专家会议参加者参观了位于索非亚市的道岔及其组件和备件生产企业

——允许参数的专题分类（用于1435mm/1520mm轨距），在备忘录草案附件中列入有关每个国家特殊的铁路专题的规范或者其他规范文件。备忘录草案包含有关道岔金属构件（包括道岔基本轨、尖轨、连接轨道、交叉、菱形交叉）磨损、缺陷及其消除方法的信息。第五专门委员会例会核准了备忘录。

主持方俄铁提交了“具有不同加固选项的钢筋混凝土轨枕的计算与试验”专题信息材料。材料包含对具有不同加固选项的钢筋混凝土轨枕的建模和实验室测试结果的分析，适用于轴荷载最高达27吨/轴的重载路段。

主持方保铁（基础设施）提交了“关于编制保铁路网使用的道岔技术验收所需文件的建议”专题信息材料。该材料包含在保加利亚铁路轨道安装新的道岔后和调试前的文件和技术检查信息。

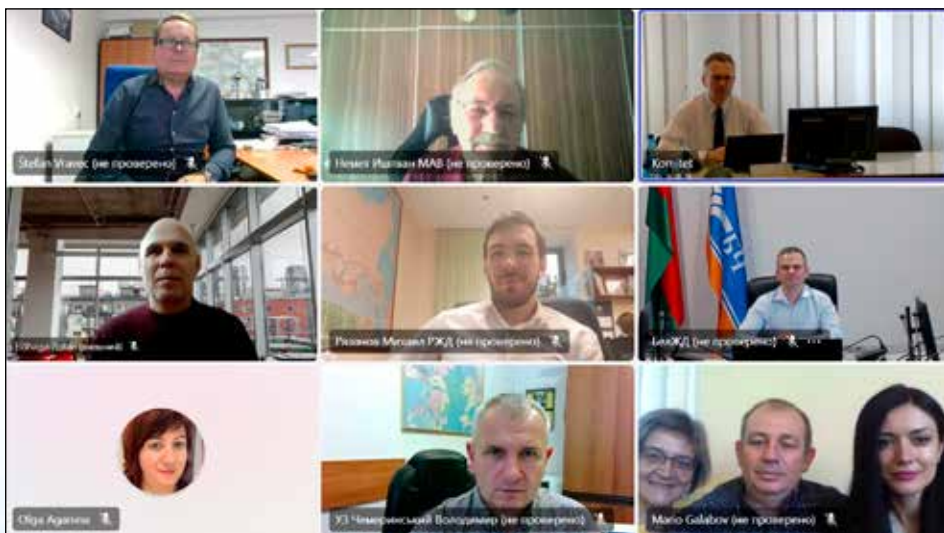
俄铁提交了“道岔辙岔类型（物理机械属性）和存在的硬化对辙岔操作性能及其使用寿命的影响”专题信息材料。

材料包含有关俄铁使用的各种类型的辙岔特性的更新信息，包括使用冲击波能量进行硬化表面的辙岔及其运行指标的结果。获得的数据证实轧制硬化表面的辙岔具有高运行指标，可应用于货运繁忙的线路。

专题“通信信号”主持方俄铁提交了铁组备忘录《信号计算机系统信息显示设备的规定符号》，该备忘录规定以铁路自动化和远程机械系统中的微处理器技术为基础，为自动化工作场所信息显示设备的常规图形图像和指示制定铁组范围内的统一建议。统一建议适用于调度集中系统、列车运行的调度控制、道岔和交通灯的微处理器和继电器处理器集中、驼峰自动化系统、列车运行间隔控制系统、技术诊断和监控系统以及其他基于监视器显示信息设备的系统。第五专门委员会例会核准了备忘录。

决定编制新的备忘录《“通信信号”术语建议》。列入第五专门委员会2025年工作计划。

主持方哈铁提交了备忘录《列车安全运行保障及管理装置上轨道电路的运营技术要求》，该备忘录包含列车安全运行保障及管理装置上轨道电路的运营技术要求。列入白铁和俄铁以及铁组加入企业波兰铁路研究院的提案后，修订备忘录工作完成并由第五专门委员会



“钢混轨枕、岔枕、道岔及其诊断” 2.4分专题专家会议
(2024年10月10-11日，铁组委员会，视频会议)

4G/5G技术的创新铁路通信系统的经验。

为铁组范围内使用宽带数字铁路无线电通信系统的系统方法，商定在铁组第五专门委员会第3专题“通信信号”框架内单独设立一个专题《基于4G/5G技术开发铁路通信创新系统》，铁组成员国相关铁路参与该专题工作，吸引通信设备开发和制造商以及通信行业的科学组织也参与其中。俄铁代表介绍了关于发展LTE标准宽带无线电通信数字基础设施（包括建立高速铁路网）的报告，其中载有以下信息：铁组基础设施和机车车辆专门委员会专题“通信信号”框架内编制的材料；基于4G/5G技术铁路通信创新系统；关于铁路通信转型中正在解决的任务，俄铁基于LTE-TDD技术网络试点区域。

铁路公司目前正处于从模拟无线电通信到数字宽带无线电通信（4G/5G）不可避免的技术演变的阶段。

主持方俄铁根据白铁、哈铁和波兰铁路研究院的建议和意见提交了《基于4G/5G技术铁路通信创新系统词表》，为基于4G/5G技术的铁路创新通信系统提供术语建议，包括铁路通信网络和系统、线路、系统、传输通道、数字无线电通信系统、用户服务质量、服务提供、网络运营、数字化转型。

经过对词表草案进行讨论，专家会议商定了《基于4G/5G技术铁路通信创新系统词表》草案，建议作为铁组约束性和建议性备忘录，并更改名称为《基于4G/5G技术铁路通信创新

例会核准。

主持方俄铁提交了《基于4G/5G技术铁路通信创新系统词表》材料。

华为技术有限公司（企业无线）代表，通报了FRMCS（未来铁路移动通信系统）解决方案/标准将如何确保铁路数字化转型，还介绍了该公司成功实施基于



“通信信号”专题专家会议（2024年5月21-23日，铁组委员会）



基于4G/5G技术开发铁路通信创新系统第3专题“通信信号”专家会议参加者
(2024年10月1-2日，莫斯科)

系统术语》。

第五专门委员会例会商定了约束性-建议性备忘录《基于4G/5G技术铁路通信创新系统术语》并提交铁组铁路总局长会议第三十九次会议核准。

主持方俄铁提交了《基于4G/5G技术开发铁路通信创新系统》文件。其中包含远程通信系统的现

状、新一代铁路远程通信系统的发展前景、信息和控制系统的发展前景，包括在宽带无线电通信基础上建立新一代铁路通信系统的各个阶段。

俄铁提交了基于4G/5G技术开发铁路通信创新系统提案，包含对新一代铁路通信的功能需求，旨在与无线电话技术通信系统（列车、车站、维护和运营）、确保行车安全的列车行车自动控制系统、视频信息传输、自动化控制系统、铁路运输基础设施控制系统、工业物联网、铁路基础设施维护保养预警控制系统等一起使用，实现多功能服务用途。

新一代铁路通信系统需能够为现有及未来的信息管理及控制系统，保障各类核心铁路无线通信及数据传输功能。

第五专门委员会例会决定编制新备忘录《基于4G/5G技术开发铁路通信创新系统。功能需求》。此项工作列入铁组第五专门委员会2025年工作计划。

邀请的现代乐铁株式会社公司代表，介绍了基于LTE-R技术的列车行车控制系统。

第五专门委员会例会决定修订备忘录《关于铁路自动技术和远动技术装置的诊断和监控系统的技术运营基本要求》以及《铁路自动技术和远动技术的系统和装置：术语和定义》，并将上述文件修订工作列入铁组第五专门委员会2025年工作计划。

专题“**供电和电力牵引设备**”，俄铁介绍了备忘录《铁路供电设备的术语第1部分“供电”》修订本，规定了有关铁路供电术语的建议，包括牵引铁路供电系统、铁路接触网和牵引铁路网、向非牵引用户供电的输电线路、铁路牵引变电站、配电站、牵引铁路供电系统的线路设备。

第五专门委员会例会核准了备忘录。

第五专门委员会例会经过分析决定修订备忘录《关于铁路站场外部照明标准和技术的建议》及备忘录《关于电气化铁路供电设备自动化和遥控机械》，并编制《高速路接触网运行技术》材料，并将上述工作列入铁组第五专门委员会2025年工作计划。

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：“机车”和“车辆”。分专题“**机车**”主持方俄铁介绍了备忘录《电力、柴油和替代牵引类型的术语第2部分“牵引机车车辆”》修订本，包括电力、柴油和替代牵引类型的术语。例会核准了备忘录。

与会者了解了由加入企业波兰铁路研究院编制的“1989年之后波兰电动和柴油列车制造市场的变化”专题材料。该材料包含对1989-2022年为波兰市场生产的机车车辆的比较分析。

例会决定重新修订铁组备忘录一览表。与备忘录一览表中“供电和电气化”、“线路和工程设施”和“信号和通信”现有分类相似，建议将“车辆”、“车钩及缓冲装置”、“车体和构架”、“制动器”、“照明、取暖和通风”、“客车类型及零部件的统一化”、“货车零部件类型的统一化”、“标记和标识”、“集装箱、托盘及工艺问题”和“牵引机车车辆”合并到“铁路机车车辆”这一章节中。第五专门委员会工作机构完成了此项工作。



铁组基础设施和机车车辆专门委员会的主要任务之一是制定和完善技术规章确保铁组铁路的互操作性

商定重新修订本专题工作结构，划分为更多的分专题，与专题“铁路轨道和桥隧建筑物”相似。

为了完善本专题的工作，决定采取下列措施：在“铁路机车车辆。对其各部件的技术要求”这一总章节下组织本专题的工作，根据以下机车车辆类别划分分专题*：

5.1牵引机车车辆（干线、调车）；

5.2货运机车车辆（货车、冷藏车、恒温车和其他类型的专用机车车辆（轨道维修车、移动诊断综合体、实验室车等）；

5.3客运机车车辆（长途客车、机动车辆（城市、郊区）、高速车辆）。第五专门委员会例会将此工作列入铁组第五专门委员会2025年工作计划草案。

分专题“**车辆**”由于未确定进一步工作的主持方，与会者未讨论关于修订备忘录《走行部分可采用1435mm/1520mm轨距两种轮对的货车》的提案，因此在2025年的工作计划中删除此项。

主持方俄铁介绍了备忘录《轴箱体的统一》草案。备忘录中进行下列修改：

——对四轴滚动轴承货车三元转向架的轴箱体和适配器的基本尺寸进行了分析，使其符合设计文件开发系统的要求；

——列入了轴箱体的草图。

根据哈铁编制备忘录的提案。第五专门委员会例会商定备忘录并提交总局长会议核准。

主持方俄铁向与会者介绍了备忘录《1520mm轨距货车轴箱和滚动轴承的统一》草案，该草案规定了1520mm轨距货车轴箱和滚动轴承的统一要求，轨道上货车轮对的最大静载荷为230.5 kN (23.5 tf) 245.0 kN (25.0 tf)。

备忘录进行了下列修改事项：

——对四轴滚动轴承货车三元转向架的轴箱体和适配器的基本尺寸进行了分析，使其符合设计文件开发系统的要求；

——包括滚动轴承四轴货车三元转向架轴承、轴箱壳和适配器的新型号和基本尺寸。

第五专门委员会例会核准了备忘录。

主持方俄铁介绍了备忘录《关于统一国际联运车辆滚动轴承类型和基本尺寸的规定》草案，该草案提出了为车辆保养和维修创造必要条件并降低生产成本的解决方案。

第五专门委员会例会商定了备忘录草案，并提交总局长会议核准。

主持方匈铁（客运）介绍了备忘录《统一有关运送乘轮椅乘车旅客的客车车厢的要求》草案，其中包含对客车车厢的设计、设备、系统和装置的技术要求，这些客车专门用于运送乘坐特殊轮椅的运动功能受损乘客。

根据收到的对本备忘录草案的提案，第五专门委员会决定2025年继续开展此项工作。

主持方匈铁（客运）介绍了备忘录《客车制动器（电空制动器）》草案，其中包含修订的国际联运电空制动器的一般条件、客运机车车辆的气动制动器获准在铁路网上运行所必须满足的最低要求，以及电空制动器的电气参数。

第五专门委员会例会商定了备忘录草案，并提交总局长会议核准。

基于俄铁对铁组备忘录一览表的分析，俄铁建议修订备忘录《关于统一装有滚柱轴承的客、货车辆轮对的规定》。第五专门委员会例会将该工作列入2025年工作计划。



铁组对铁路生态和环境保护问题的重视程度逐年提高



3.6 编码和信息技术

铁组编码和信息技术常设工作组2024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

在2024年3月份举行的会议上，专题主持方哈铁根据匈铁2024年1月份寄送的提案，提交了铁组备忘录《关于填写和管理铁路业务单位数据库办事细则》草案。哈铁还提交了有关现有铁组文件的分析材料，以了解其中是否存在有关编码的信息，以便对作为统一数据库一部分的手册进行后续管理。

哈铁再次请编码例会参加者研究备忘录草案，并于2025年1月30日前向专题主持方提交自方意见和建议。

编码例会参加者请专题主持方哈铁汇总已收到的备忘录草案的意见和建议，并于2025年2月12日前将其寄送铁组委员会，以便在编码和信息技术常设工作组下次专家会议（2025年3月4-5日）上研究。

修订铁组备忘录：

●铁组/铁盟约920-13共同备忘录《国际货物联运所需信息的统一编码和结构》

在2024年10月份举行的会议上，专题主持方斯铁（货运）向与会者通报，未收到相关铁路和铁组加入企业寄送的意见和建议。

2024年11月份举行的例会商定了铁组/铁盟约920-13共同备忘录《国际货物联运所需信息的统一编码和结构》草案，并请编码和信息技术常设工作组专家将其作为第九版提交第三十九次总局长会议核准。

●铁组/铁盟约920-14共同备忘录《铁路联运中使用的国家统一数字编码》

在2024年3月份举行的会议上，铁组/铁盟约920-14共同备忘录《铁路联运中使用的国家统一数字编码》的专题主持方俄铁提交了备忘录修订本草案，在该草案中列入了老挝的数据。专家会议商定了铁组/铁盟约920-14共同备忘录《铁路联运中使用的国家统一数字编码》草案，并请编码和信息技术常设工作组专家将其作为第四版提交第三十八次总局长会议核准。

编码和信息技术常设工作组专家在编码例会上向与会者通报，铁组/铁盟约920-14共同备忘录《铁路联运中使用的国家统一数字编码》作为第四版已在第三十八次总局长会议上核准。

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



铁组编码和信息技术常设工作组专家
马里奥·马塔



铁组编码和信息技术常设工作组专家会议“编码和信息技术”及“铁组网站”专题参加者
(2024年10月8-9日，铁组委员会，线上线下混合模式)

单) 运送的信息跟踪

2024年11月份举行的例会确定, 已拥有3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2024年工作结果》草案中公布上述信息。

修订铁组备忘录:

● 铁组约+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运标准电子信息库》

● 铁组约+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》

专题主持者俄铁向编码和信息技术常设工作组专家会议(2024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(2024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备忘录作为第十八版、约+建944备忘录作为第十七版提交第三十九次总局长会议核准。

修订IFTMIN电子报文技术规范

在2024年3月份举行的会议上, 俄铁提出有关扩大适用于国际货协运单、补送运单(补充联)、国际货约/国际货协运单和补送运单/随附文件的IFTMIN电子报文技术规范中FTX+SUR字段的提案, 以便传输“货物未运到”标记信息。在讨论过程中, 与会者指出, 鉴于这些变化将涉及交换“货物抵达目的站”电子数据信息的承运人, 因而应对软件进行更新以及对既有的双边电子数据交换协议进行修订。

在2024年11月份举行的例会上, 专题主持方俄铁提交了IFTMIN电子报文技术规范的汇总草案。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

在2024年3月份和10月份举行的会议上, 根据编码和信息技术常设工作组2024年工作计划, 以及依据联合国网站上公布的多式联运数据参考模型的现有数据集和相关的XSD方案, 专题主持方俄铁提交了俄文和英文版采用UN/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修订本草案及其示意图(图形结构)草案。

俄铁向与会者通报了有关该专题工作的进展情况。

在2024年10月份举行的会议上, 讨论了爱沙尼亚铁路股份公司(爱铁)于2024年8月8日提交的成套文件, 该文件以JSON格式反映国际货协运单信息的功能和特点。在工作过程中, 爱铁确定这些格式在信息上是相等的, 可以明确、无损、自动地将报文从JSON格式重新以XML格式进行编码, 并可以进行相反操作。

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2025年工作计划草案。

约+建947备忘录《依据联合国贸易便利化与电子商务中心(UN/CEFACT)多式联运参



铁组编码和信息技术常设工作组专家会议“国际铁路联运无纸化货运技术”专题参加者(2024年10月10-11日, 铁组委员会)

考数据模型（MMT RDM），建立采用XML或JSON格式的标准化电子报文信息库》草案

根据编码和信息技术常设工作组2024年工作计划，专题主持方俄铁根据备忘录中补充了第5项“UN/CEFACT标准目录”，向专家会议（2024年3月份和10月份）提交了约+建947备忘录《依据联合国贸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），建立采用XML或JSON格式的标准化电子报文信息库》草案。

在编码和信息技术常设工作组例会上，专题主持方俄铁向与会者通报，未收到爱铁对备忘录草案补充有关使用JSON格式信息的提案，也未收到相关铁路和铁组加入企业寄送的意见和建议，并提交了约+建947备忘录草案。

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2025年工作计划草案。

“外贸货物运量计划流程数字化”

根据铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十八次会议（2024年4月15-19日，土库曼斯坦阿什哈巴德）议定书决议，在2024年10月份会议议程中列入了研究新专题“外贸货物运量计划流程数字化”的问题。

俄铁在2024年11月份举行的编码例会上表示，数字化解决方案最大限度地降低了货物运量计划过程中产生的风险（因存在非生产性时间和经济损失，而无法确保邮政和电报传输研究申请的完整性和质量，也无法遵守研究申请的最后期限）。

编码和信息技术常设工作组例会参加者将信息备案，并商定将新专题列入编码和信息技术常设工作组2025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电子信息和该专题其他方面办理财务清算的提案。

在2024年3月份和10月份举行的会议上，编码和信息技术常设工作组专家向与会者通报，未收到相关铁路有关该分专题的意见和建议。

编码和信息技术常设工作组例会参加者将信息备案，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2025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。

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2024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。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



铁组编码和信息技术常设工作组专家会议“信息资源和信息远程通信基础设施安全”专题
(2024年9月3-4日，铁组委员会，线上线下混合模式)

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。

在2024年9月份举行的专家会议上，编码和信息技术常设工作组专家提交了俄铁的演示材料，并向与会者通报了有关在开展国际货物运输时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2023-2024年活动情况以及有关使用可信第三方技术项目的信息。

编码和信息技术常设工作组例会（2024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2025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2024年9月份举行的专家会议上，编码和信息技术常设工作组专家向与会者通报，鉴于没有必要性，因此没有修订铁组建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》。

与会者认为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。

2024年11月份举行的例会商定将该备忘录的修订工作列入编码和信息技术常设工作组2025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修订，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技术信息（标准和规范）。

在2024年9月份举行的专家会议上，根据俄铁提交的材料，编码和信息技术常设工作组专家向与会者通报了2023-2024年期间开展关于跨境协作方案（包括英文版本）标准库端口追踪的工作情况。

2024年11月份举行的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2025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。编制关于考虑在电子签名和可信第三方技术基础上开展跨境运输时新技术规范文件的建议书，包括将其上传跨境协作方案标准库端口。

在2024年9月份举行的专家会议上，根据俄铁提交的材料，编码和信息技术常设工作组专家向与会者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。

根据联邦法第552-Φ3号“关于批准《欧亚经济联盟条约》（该条约签署于2014年05月29日）修正案议定书”，俄罗斯承认根据欧亚经济联盟成员国法律签发的外国电子签名用于电子采购。

在欧亚经济联盟的支持下，作为欧亚经济联盟一体化信息系统组成部分的跨境信任空间的开发工作仍在继续，特别是欧亚经济联盟一体化信息系统可信第三方服务认证中心和欧亚经济联盟可信第三方子系统将自2024年5月起常态化运行。

欧盟在制定《欧盟电子识别和eIDAS可信服务》的规定时，提出了eIDAS 2.0规定的新的表述，其中特别规定了一种对数字证书申请人进行远程识别的新方法，新规定自2024年5月起生效。

联合国亚太经社会工作组于2023年9月批准的《加快亚太区域铁路数字化转型2030年战略》文件，以及2024年5月在莫斯科举行的“关于加快亚太区域铁路数字化转型的圆桌会议”通过的“联合国亚太经社会关于加快亚太区域铁路数字化转型的莫斯科宣言”，对亚太国家实施铁路数字化项目具有重要意义。



铁组编码和信息技术常设工作组总结会议参加者（2024年11月12-14日，铁组委员会）

2024年11月份举行的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2025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2024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》。

2024年11月份举行的例会商定将该备忘录的修订工作列入编码和信息技术常设工作组2025年工作计划草案。

在编码例会上，与会者一致同意将第4专题“信息资源和信息远程通信基础设施安全”名称变更为“信息协作和信息远程通信基础设施保护”。

编码和信息技术常设工作组例会同意变更第4专题名称。

第5专题“铁组网站”

在2024年3月份和10月份举行的专家会议上，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2024年1-9月《铁组网站维护和技术支持的工作报告》的材料。

在编码例会上，编码和信息技术常设工作组专家向与会者通报，目前正在修订《铁组网站用户手册》和B6《铁组网站使用指南》办事细则。经铁组委员会委员会议对《铁组网站用户手册》商定后将公布该文件。铁组委员会通过2024年12月16日第27/2024ПРГ КИ-ММ号函件向铁组铁路总局长（负责代表）会议所有成员寄送了经过修订的《铁组网站用户手册》。

2024年11月份举行的例会参加者将信息备案，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2025年工作计划草案。

3.7 财务和清算问题

2024年，铁组财务和清算问题常设工作组（下称常设工作组）的工作是执行铁组铁路总局长（负责代表）会议（下称总局长会议）决议及常设工作组2024年工作计划。

2024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（下称清算规则协约和清算规则）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组成员国铁路间债务的工作。

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2024年1月31日和2024年7月31日的债务汇总信息。

2024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。

一年来，在专家会议和清算规则协约方会议上，商定并在规定期限内生效了现行清算规则的下列修改和补充事项：

——有关编制和寄送因车辆所属者过失造成货车损失的清算文（清算规则第1.5项）的补充事项；

——有关清算规则第1.6项“清算单据的编制”中向清算参加方通报编制和寄送清算文件延误原因流程的补充事项；

——有关办理客票补加费收据和进行清算流程（清算规则第2.1.1项）的修改事项；

——有关清算规则第2.13.1项和第2.13.2项“提供调车作业机车、提供专用车辆费用的清算”，包括在附件4之1补充格式35检衡车滞留费清算文件的修改事项；

——有关编制客运机车车辆、货车（转向架）的损毁或灭失以及可拆卸设备灭失的清算账单期限（清算规则第2.14项）的补充事项；

——有关清算规则第2.16项“因货车所属者过错造成货车损失的清算”中编制期限和审核流程的补充事项；

——有关清算规则第3.1项“清算的修改和更正”中在提高存在清算差额金额，不编制补充清算表和重新计算表的修改事项；

——有关清算规则第2.2.2项“乘坐非卧铺票面所载的协约方-车辆所属者车辆时的清算



铁组财务和清算问题常设工作组专家
昆卡·基尔科娃



财务和清算问题常设工作组例会（2024年10月15-18日，铁组委员会，视频会议）

办理、清算规则第2.4项“乘车票据办理/发售协约方代售提成”、清算规则第2.17项“对未偿付的空货车走行费的清算”、第2.18项“货车由于没有根据的拒收而滞留的清算”、第4.1.3项“编制结算表或对账单依据”以及第3.2.4项关于清算文件及其附件的寄送流程的修改事项。

为了加强旨在缩短清算期限的工作，清算规则协约方白铁、保铁、匈铁、匈铁（货运）、蒙铁和俄铁进行了试验项目，以加快货车使用费清算文件的编制和寄送。试验项目参加者指出，2024年开展的工作取得了积极成果，有必要在2025年扩大参加者数量。

2024年常设工作组就完善财务清算系统开展了大量的工作。与此同时，必须指出，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，使会议作出的决议很难达成一致。

在过去几年中，协约方立铁、波铁、罗铁（货运）、捷铁、罗铁、罗马尼亚UNICOM TRANZIT股份公司未参加常设工作组会议。上述一些铁路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，且财务和清算问题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完成工作和提供服务费用的期限。

与此同时，这对确保法定人数而言是一个重要问题，因为法定人数是由所有清算规则协约方数量计算出来的。请上述所列清算规则协约方领导确保自方专家参加常设工作组会议。

尽管在通过一致决议方面存在困难，但2025年将继续开展缩短清算单据编制和寄送期限的工作。

在铁组网站上传了截至2024年2月15日和2024年7月1日的最新版清算规则协约和清算规则及其全部附件。

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，也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方提供的清算机构最新法定地址信息和其他必要信息。

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。

由于铁盟与常设工作组合作暂时中止，2024年未举行铁组/铁盟财务与清算问题共同研讨会。

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，蒙古乌兰巴托）决议而成立。

临时工作组成员：格鲁吉亚铁路股份公司（格铁）、哈萨克斯坦交通部、哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）、韩国铁道公社（韩铁）、俄罗斯联邦运输部、俄罗斯铁路股份公司（俄铁）、CTM有限公司、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、PLASKE股份公司，以及作为观察员（相关方）的匈牙利国家铁路股份公司（匈铁）和欧亚铁路物流股份公司（UTLC ERA股份公司）。

自2024年，乌克兰代表——乌（克）铁分公司人员职业发展中心副总经理塔马拉·克里沃罗特担任临时工作组主席；俄罗斯代表——铁组加入企业俄罗斯交通大学战略中心主任叶甫根尼·扎列奇金担任临时工作组副主席。

报告期内，以视频会议的形式举行了三次临时工作组会议：临时工作组第二十八次会议（2024年7月9-11日，华沙，铁组委员会）、临时工作组第二十九次会议（2024年11月19-21日，华沙，铁组委员会）和临时工作组第三十次会议（2025年3月19-21日，华沙，铁组委员会）。根据临时工作组会议的结果，通过了相关的议定书决议，并由全体授权参会者商定。

临时工作组开展了与铁组学院运作相关现行文件草案的完善和修订工作（列入修改和补充事项），这些文件旨在采用规范国际铁路运输实施的铁组标准法律文件为职业教育和培训问题提供组织和方法保障。

在报告期内临时工作组开展了以下工作：

1. 第五十一届铁组部长会议关于铁组委员会和铁组学院之间相互关系的委托

鉴于铁组第五十一届部长会议责成制定关于铁组委员会和铁组学院之间相互关系的提案和对铁组学院运作相关现行文件进行修改和补充的提案，及根据铁组铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组第二十八次会议（2024年7月9-11日，铁组委员会，华沙，视频会议）议定书议程第1.1和1.2分项，临时工作组成员对《铁组学院章程》（铁组备忘录A10）进行了修订。将在下一个报告期内继续开展上述工作。

为合理地研究铁组第五十一届部长会议的委托，临时工作组成员请铁组部长会议成员——波兰基础设施部参与《铁组学院章程》现行版本修订问题的讨论。

与会者——临时工作组成员商定了对《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方法》（铁组备忘录A15）的修改事项，以提交铁组领导机构核准。

由于未收到铁组及临时工作组成员的意见及建议，未对与铁组学院活动相关的其他文件进行研究。

2. 铁路运输领域职业教育/培训问题试验项目

临时工作组成员及相关方在人员职业教育/培训领域开展了试验项目。

临时工作组成员——哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）实施了“知识专列”项目（下称项目）。



铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组主席
塔马拉·克里沃罗特

项目目的：

- 提升内部沟通的文化；
- 减少交通安全违规次数；
- 提高服务质量。

项目任务包括：

- 通过发展员工的个人和业务素质来提高劳动生产率和工作质量；
- 自我发展文化的建设；
- 公司内部首席专家知识的保存和传播；
- 通过利用自身资源，节约培训费用。

2023年项目的受众为哈萨克斯坦13个区6260名员工。

项目的关键成果：

- 提高了员工对工作流程和公司整体使命的参与程度；
- 改善了团队内部的沟通和协作；
- 有效利用了内部资源；
- 降低了外部培训的财务成本；
- 建立了内部的自学原则。

本培训项目的设立和实施是由于各区域工作人员培训覆盖率低；社会和参与劳动集体水平的不稳定性；公司内部具备培训人员。

设立移动学校“知识专列”项目的想法源于提升员工能力响应公司向运输和物流控股集团转型的要求。不仅包括具体专业决定的“专业技能”

（硬技能），还包括由公司的企业能力模型决定的个人业务素质“灵活技能”（软技能）。

按照时间表，各职能领域具有专家经验且由公司认证的内部培训师前往哈萨克斯坦13个地域市进行为期两天的培训。培训以哈萨克语和俄语进行，分为两组，每组60余人。

培训主题的选择考虑了公司活动的具体情况和现实要求，两日内在压力容忍、冲突管理、有效沟通和客户导向方面发展参加者的个人业务能力。

各分区部门的员工从一开始便投入并参与到培训中。本次培训不仅是一个教育平台，而且有助于发展并建立起有益的联系和经验交流。培训的参与者来自行业的各个部门，这有助于知识的多样化交流。

参加培训的公司员工对培训课程给予了积极的反馈，并认识到了该项目的重要性。

培训结束后，为参加者隆重地授予了证书。

项目团队包括哈铁18名内部培训师以及项目协调员卡玛诺娃·阿西姆古尔——哈铁分公司“铁路运输人员发展和评估中心”及培训机构互动办总经理。

铁组加入企业UTLC ERA股份公司开展了公司教育项目。UTLC ERA股份公司与俄罗斯四所大学开展了密切的合作：俄罗斯交通大学、莫斯科国立国际关系学院、俄罗斯联邦总统国民经济与国家行政学院（RANEPA）、俄罗斯铁路企业大学。

公司领导定期举办讲座并开设大师班。

自2023年，在UTLC ERA股份公司的支持下实施了两个独特的培训计划。

俄罗斯国内运输行业最权威的大学——俄罗斯交通大学(RUT MIIT)在UTLC ERA股份公司支持下创建了多功能交互式虚拟现实课程，专注于利用VR技术形成个人学习路径，发展在解决复杂的运输和物流问题领域管理货物供应链和在不确定条件下多种运输和运输物流市场参与者间互动的技能和能力。

已创建三个交互式任务：



专家（额外）
舒尔塔巴耶夫·马雷连

1. 情景游戏“商定交货条款”；
2. 情景游戏“构建国际线路”；
3. VR游戏“利用VR技术研究交通物流综合体基础设施的运营技术”。

莫斯科国立国际关系学院开设了“国际贸易生态系统”硕士课程。

课程目标：

——培养国际贸易和物流领域的具有竞争力的高素质专家，能够在数字化转型和“向东看”的条件下创新和有效地解决问题；

——在不断变化的外部环境中提高兼顾国际和区域特点的管理决策能力。

该课程的优势：

——由行业内领先公司的高层管理人员和首席专家从业人员授课的大师班，旨在最大限度地让学员满足市场需求；

——与合作伙伴在合作框架内的开展联合教育项目，解决运输和物流市场具体的实际问题。

UTLC ERA股份公司对该项目的贡献：

- 教学；
- 课程、手册和教学资料的开发和审核；
- 在公司内生产实践和毕业实习及进修。

铁组加入企业——临时工作组成员俄罗斯交通大学2024年11月5-6日组织了在北京交通大学（中国北京）举行的第八届中俄交通大学校长论坛。8所俄罗斯大学和36所中国大学参加了本次活动，其中包括临时工作组成员铁组加入企业北京交通大学、西南交通大学、俄罗斯交通大学。

俄罗斯运输部与中国教育部于2015年签署的《交通运输领域教育和科学合作备忘录》，扩大了教育组织间的伙伴关系，在备忘录框架内签订190项合作协议，其中32项涉及建筑、运输和物流数字管理系统方面的联合教育项目。目前，中俄交通大学联盟有120所中俄交通高校，涵盖了所有运输类型。其中20所俄罗斯高校，100所中国高校。

活动期间，两国顶尖交通大学代表团共同探讨了交通教育中新挑战和解决方案以及交通科技的成就。

缺乏能高效管理复杂技术系统、开发创新解决方案并确保运输安全的高素质人才无法实施大型运输项目。因此，在专家培训、经验交流和专业技能发展领域的合作是重点。

论坛的主要议题为交通基础设施的发展、安全国际线路的创建、创新技术的使用以及集装箱货物转运综合体的建设。

重点关注学生和教师的交流、交通技术领域联合科研以及搭建联合教育项目和教育平台的前景。

乌（克）铁于2024年10月30日在乌（克）铁（乌克兰）和波兰铁路研究院（波兰华沙）双方面的合作框架内，举办了主题为“铁路运输的互操作性和安全性”（接口完全开放的产品或系统能够不受任何访问或运行限制与其他产品或系统交互和运行）的研讨会。

本次培训研讨会由波兰铁路研究院副院长马雷克·帕利克教授主持，波兰铁路研究院院长助理瓦莱里娅·库兹涅佐娃教授积极协助。

通过培训研讨会，乌（克）铁各部门和分支机构的管理人员和员工熟悉了基于技术兼容性和交通安全条件的机车车辆和铁路基础设施互操作性基本文件的结构和内容。

培训研讨会结束后，乌（克）铁的员工获得了相应的证书。

铁组加入企业——临时工作组成员PLASKE股份公司在PLASKE学院框架下，继续完善相关培训项目，旨在培训工作人员使用国际货协和国际货协/国际货协运单等铁组文件。培

训项目的另一个要点是推广上述文件的电子版，在铁路和多式联运实践中推广使用数字化转型工具。

2024年，这些课程被纳入国际货运代理协会联合会申辩的国际货运代理培训项目的模块，并获得了未来四年该课程的授课权。该课程为线上课程。

此外，我们正在与联合国欧洲经济委员会开展合作，利用联合国贸易便利化与电子商务中心（UN/CEFACT）建议性

标准开发信息走廊的经验交流研讨会。铁组成员国

铁路货运、商业运营和数字技术专家参与了以上工作。相关研讨会已在敖德萨（乌克兰）、巴库（阿塞拜疆）、阿克套（哈萨克斯坦）、第比利斯（格鲁吉亚）举行，接下来的研讨会计划在基希讷乌（摩尔多瓦）和土库曼巴希、阿什哈巴德（土库曼斯坦）举行。

铁组加入企业PLASKE股份公司的代表参加了在哈萨克斯坦政府的支持下联合国欧洲经济委员会举办的贸易和运输流程定期研讨会（哈萨克斯坦阿克套），研讨会上讨论了数字化转型进程及铁路-轮渡联运中所使用的文件，利用黑海和里海基础设施发展欧亚联运。

临时工作组成员认为将在联合国亚太经社会、俄罗斯交通大学（RUT (MIIT)）以及PLASKE股份公司参与下，由铁组货物运输专门委员会专家编制的《铁组运输信息手册：联合运输、多式联运、组合运输、驮背运输》作为培训教材，应用于铁路和多式联运领域专业人员的培训、实践研讨会、课程和项目中具有实用价值。

临时工作组成员均表示有兴趣组织开展国际铁路运输领域人员培训试验项目。

3. 交流职业培训和教育领域最优实践

铁组加入企业——临时工组成员北京交通大学2024年在中国商务部和国家国际发展合作署的支持下，通过短期培训项目为铁组成员国：匈牙利、塞尔维亚和阿塞拜疆开展铁路运输领域的培训。

2024年5月14-27日举办了匈牙利、塞尔维亚铁路运营管理研修班。22名来自匈牙利、塞尔维亚铁路领域的企业管理者、专家参加此次研修班。

学员们参加了铁路运输组织、铁路行车安全、铁路货物运输与多式联运等专业课程的学习，还亲身乘坐高铁感受其速度及舒适性，赴武汉、广州、天津实地参观以及技术研讨，进行了模拟高铁驾驶、模拟指挥调度、户外轨道检修等现场教学。

2024年6月17日-7月10日举办了阿塞拜疆跨境运输与中欧班列发展研修班。17名来自阿塞拜疆数字发展与交通部、阿塞拜疆铁路股份公司的专家参加此次研修班。

学员们参加了中欧班列运输实务、物流技术装备与发展、中国现代物流与多式联运等专业课程，还前往天津、西安进行现场教学，了解综合交通枢纽、多式联运物流运作管理、新能源汽车运输等。

2024年5月21-22日，俄铁与联合国亚洲及太平洋经济社会委员会协同举办了加快亚太地



在第39次总局长会议上听取铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组工作进展报告

区铁路运输数字化转型圆桌会议。来自亚太地区15个国家（中国、印度、白俄罗斯、哈萨克斯坦、蒙古、越南、印度尼西亚、朝鲜、老挝、巴基斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、泰国、斯里兰卡）的领导和专家参加了此次活动。

圆桌会议特别关注了在铁组和联合国欧洲经济委员会（UNECE）框架内开发的数字解决方案的应用，以及泛亚铁路网政府间协定成员国向电子数据交换（EDI）的过渡。

根据工作结果，与会者通过了《联合国亚洲及太平洋经济社会委员会关于加快亚太地区铁路运输数字化转型莫斯科宣言》，其中载有《泛亚铁路网政府间协定》实施新附件3《泛亚铁路网沿线铁路之间以及铁路和监管机构之间电子信息交换/数据交换的一般原则》的具体步骤。

临时工作组成员有意继续开展交流职业培训和教育领域最优实践的工作，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。

4. 铁路运输领域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）决议核准的《铁路运输职业教育和培训领域铁路合作组织（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路合作组织（铁组）信息网络资源编辑委员会的工作规定》，临时工作组开展了铁组运输职业教育培训领域试验项目信息和资料上传和更新工作。

铁路运输领域职业教育和培训铁组信息网络资源（下称铁组网络资源）已更新维护至最新状态。

为确保铁组网站上发布的信息的可靠性和合规性，对所有上传的数据是否符合铁组规定进行了初步审核。铁组网站上仅发布了经过审核的最新材料，以此确保信息资源的高度可靠性。

每一次更新确保铁组成员能够及时掌握当前动态和项目，也有助于提高信息交流透明度。

在提高网络资源交互性方面进行了内部程序结构的优化。这样无需更新和额外的资金投入便可保证网站持续正常运作。

报告期内，载有铁组网络资源的osjd.plaske.com网站持续稳定运行，保证所有铁组成员和用户能够访问最新信息。进行定期技术支持，包括监控托管服务和更新服务器设备。以上措施确保了资源的高度可靠性和可用性。

得益于osjd.plaske.com网站的支持和发展，保证了铁组信息资源能够持续稳定的运行及铁组网络信息持续的更新。网站成为支持铁组活动，促进与铁组所有参加方进行有效的信息交互的可靠信息资源。

根据临时工作组成员哈铁和北京交通大学、俄罗斯交通大学、PLASKE股份公司提供的所开展的试验项目的信息，PLASKE股份公司更新了职业教育培训试验项目的信息，并将其发布在铁组信息网络资源门户网站上。

报告期内，网站系统地更新了所有最新信息和资料。及时发布了2023-2024年临时工作组的报告、临时工作组成员、铁路运输领域教育和培训问题《铁组词表》及其他相关材料。

5. 临时工作组研究和商定了以下草案：

- 铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组2025年工作计划；
- 铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组2026年及以后年度工作纲要；
- 铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组工作进展报告草案（2024年3月-2025年3月）；
- 铁组领导机构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

2024年，根据工作计划出版了俄文、中文和英文的《铁组通讯》杂志。杂志出版的总份数为2800份，每期均采用三种语言出版。同时，继续向收件人寄送PDF格式的电子版杂志。

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，报道了国际合作和参与国际展览、研讨会、学术会议及其他活动中的事宜。

需要指出的是，铁组成员国及合作伙伴对通过《铁组通讯》发表文章和资料来促进信息交流与经验共享的兴趣与日俱增，刊载资料的数量也逐年增加。

2024年，按照订阅情况向铁组成员国各运输部委和各路、铁组观察员和加入企业、国际组织和个人寄送了《铁组通讯》。继续铁组成员国和欧亚大陆各国纸质和电子出版物的合作和交换工作：“白俄罗斯铁路工作者”出版社（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报告、Signal&DRAHT、铁路与交通技术杂志、铁路出版社和Deine Bahn（德国）、“哈萨克斯坦Trans-Express”（哈萨克斯坦）、《世界铁路》杂志（中国）出版社；“俄铁-伙伴”、“汽笛”、“欧亚新闻”、“世界铁路”、“运输世界”、“运输创新”（俄罗斯）、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）编辑部；铁路通讯、铁路报告、国际铁路展览会“TRAKO”组委会（琥珀博览会、波兰）出版社；IT-Trans和InnoTrans国际运输展览会组委会（德国）、铁路工人周刊（捷克）、《铁路工作者在一起》杂志（爱沙尼亚）等。

《铁组通讯》及印刷材料，除了在铁组工作框架内举行的会议外，还在以线下和混合形式举办的各类国际运输活动期间进行了分发：联合国亚洲及太平洋经济社会委员会主办的第11届亚太贸易便利化论坛（2024年4月3-4日，乌兹别克斯坦撒马尔罕）、跨欧亚运输国际协调委员会国际会议、俄罗斯交通大学和交通大学协会联合举办的“创新促进交通可持续发展：运输物流链及国际运输走廊转型与发展的人才建设”国际会议（2024年4月12日，莫斯科）、联合国亚太经社会“加快亚太地区铁路运输数字化”圆桌会议（2024年5月21-22日，莫斯科）、首届金砖国家交通部长会议（2024年6月6日，圣彼得堡，圣彼得堡国际经济论坛-2024框架内活动）、国际铁路展览会Rail Business Days（2024年6月11-13日，捷克俄斯特拉发）、欧亚开发银行商务论坛（2024年6月27-28日，哈萨克斯坦阿拉木图）、纪念吉尔吉斯铁路成立100周年举办的“铁路合作论坛：确保铁路运输在全球运输服务市场的领先地位”（2024年7月29-30日，吉尔吉斯斯坦乔尔蓬阿塔）、InnoTrans2024国际铁路展（2024年9月24-27日，德国柏林）、第四届中国—中东欧国家物流合作秘书处联络员会议（2024年9月27-29日，中国宜宾）、运价协定（1993年2月17日）缔约方独联体国家铁路部门（铁路）第三十三次运价会议（2024年10月29日-11月1日，哈萨克斯坦阿拉木图）、第十一届



铁组委员会副主席隋瑞政在《创新促进交通可持续发展：运输物流链及国际运输走廊转型与发展的人才建设》国际会议上发言（2024年4月12日，莫斯科）

波兰国际运输与物流展览会(Trans Logistica Poland) (2024年11月5-7日, 波兰华沙)、欧亚经济委员会和跨欧亚运输国际协调委员会联合圆桌会议“现代经济条件下欧亚运输走廊物流基础设施和服务的发展”(2024年11月14日, 莫斯科)、跨欧亚运输国际协调委员会“高效的多式联运物流: 未来的视野”圆桌会议(2024年11月19日, 俄罗斯莫斯科)、“运输周-2024”框架内第十八届“俄罗斯运输”国际论坛和展览(2024年11月19-21日, 莫斯科)、第三十三届跨欧亚运输国际协调委员会全体会议等。

除杂志出版外, 还开展了下列工作:

——制作并布置了铁组移动展台(“铁组铁路运输走廊”、“铁组第三十八次总局长(负责代表)会议”、“铁组第五十一届部长会议”);

——编制《2023年铁组活动报告》, 将其上传至铁组网站并用俄文、中文和英文印制出版;

——出版俄文、中文、英文和德文的铁组信息手册(每年两次), 并对铁组网站上的电子版手册进行更新;

——铁组运输政策和发展战略专门委员会出版俄文、中文、德文和英文四种语言的《铁组2023铁路行业统计资料简报》;

——印制出版下一年度的铁组会议日历计划并上传至铁组网站;

——铁组委员会出版了由铁组运输政策和发展战略专门委员会编制的《提高亚欧大陆国际铁路运输中国境(交接)站工作效率》专题信息汇编;

——铁组委员会出版了由铁组货物运输专门委员会编制的俄文、中文、英文三种语言的《铁组运输信息手册: 联合运输、多式联运、驮背运输》;

——继续维护俄文、中文和英文的铁组网站。

2024上半年, 继续与铁盟术语小组开展了共同工作(分别于4月和6月以视频会议方式举行了2次会议)。由于铁盟机构再次出现变动, 该工作暂停。年内与铁盟术语小组的部分成员进行了技术会晤, 双方就完善Railexic电子词典和准备出版《Rail Baltic项目》和《道岔》术语插图词典的部分细节问题进行了研究。铁盟正在研究该领域下一步工作的问题, 将研究结果的补充信息寄送铁组委员会。

自2012年编辑部代表在与铁盟合作框架内参加了该小组的工作。小组目前正在编制和修订铁路领域多语电子词典Railexic和专题词表, 以便对铁路各领域国际合作中翻译成工作语言时采用的术语进行汇总和统一。



《提高亚欧大陆国际铁路运输中国境(交接)站工作效率》信息汇编



“创新交通运输-2024”国际展览会国际新闻展示架上的《铁组通讯》(2024年9月, 柏林)



在“创新交通运输-2024”国际展览会框架下, 与Bahnhofverlag出版社和Deine Bahn杂志领导举行工作会晤(2024年9月, 柏林)

4.2 财务活动



在铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十八次会议上听取财务活动报告
(2024年4月15-19日，土库曼斯坦，阿什哈巴德)

铁组委员会2024年的财务活动是根据铁组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。

5.

观察员和加入企业 参加铁组工作



5.1 与铁组观察员的合作

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通过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。与2023年相同，截至2024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。

观察员主要参与有关铁路运输跨境实践、编制铁组铁路货运站一览表、组织欧亚联运大吨位集装箱运送、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。



2024年4月23日，应俄罗斯联邦客运股份公司(铁组观察员)总经理弗拉基米尔·皮亚斯托洛夫(上图)邀请，铁组委员会代表作为受邀嘉宾，在莫斯科出席了全俄旅客列车乘务员职业技能竞赛决赛现场，该竞赛旨在庆祝联邦客运股份公司成立15周年(下图)

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。

过去，铁组加入企业主要是运输建设和服务领域的铁路供应部门，以及技术设备生产企业。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，并致力于参与运输法问题的研究。

由于就某些国有铁路公司的所属国家成为铁组成员未能达成一致，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。

2024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名铁组部长会议成员、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。2024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2024年末，加入企业达38家。



铁组加入企业代表出席铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十八次会议
(2024年4月15-19日，土库曼斯坦，阿什哈巴德)



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

2024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。

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）；

2024年2月20-23日，应联合国欧经委执行秘书的邀请，由铁组委员会主席和中国驻铁组委员会副主席组成的铁组委员会代表团出席了在瑞士日内瓦举行的联合国欧经委内运委第86次会议。



联合国欧洲经济委员会执行秘书塔季扬娜·莫尔昌与铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇签署合作备忘录
(2025年2月12日，瑞士，日内瓦)

活动中铁组委员会主席介绍了铁组的工作情况并呼吁积极合作，旨在提高发展铁路这种最环保、高效、可持续的运输方式在运输市场上的份额。

活动期间，铁组委员会主席和OTIF秘书长沃尔夫冈·库珀举行了会晤。

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

铁组委员会专家代表参加了联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（联合国亚太经社会）北亚和中亚次区域办公室及交通司于2024年3月12日和13日在塔什干和线上平台举行的北亚和中亚铁路与多式联运数字化转型专家组总结会议，提交了关于铁组在发展多式联运方面开展的活动的演示材料并发表讲话。亚太经社会秘书处提交了关于北亚和中亚铁路与多式联运数字化国家政策、战略和项目的次区域一览表最终版分析报告，以及在此基础上编制的包含推进北亚和中亚铁路运输和多式联运数字化转型建议方案的分析报告。



应联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）北亚和东北亚办事处欧洲和国际项目邀请，铁组委员会代表团于2024年4月3-4日参加了联合国亚洲及太平洋经济社会委员会主办的第11届亚太贸易便利化论坛。亚太贸易便利化论坛（APTFF）是贸易便利化实践和知识交流的区域领军平台。亚太贸易便利化论坛自2009年起由亚洲开发银行（ADB）和联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（ESCAP）与越来越多的合作伙伴共同举办。此次论坛吸引了30多个国家和约10个国际组织的250多名代表，为扩大潜力与合作提供了重要机会。铁组代表团在报告中指出，铁组为发展国际铁路运输，在电子运输领域开展了大量工作，并在铁组国际铁路货物运输中采用无纸化技术，推动了疫情期间铁路数字技术的应用，同时，无纸化技术和电子文件交换成为国际铁路货运的首要任务。联合国亚太经社会运输司运输与物流部门经济事务专家对铁组愿意与亚太经社会进一步合作以保证国际铁路运输效率表示感谢。

铁组委员会代表参加了2024年5月21-22日在莫斯科举行的由亚洲及太平洋经济社会委员会主持的加快亚太地区铁路运输数字化转型圆桌会议。



铁组委员会代表团参加了联合国亚太经社会委员会主办的第11届亚太贸易便利化论坛（2024年4月3-4日，乌兹别克斯坦共和国，撒马尔罕）

6.3 与国际铁路运输政府间组织的合作

2024年，铁路合作组织与国际铁路运输政府间组织的合作形式包括信息交流以及参与双方组织的活动。



铁组与国际铁路运输政府间组织合作的基础是1991年6月5日双方领导人签署的合作协议，以及2003年2月12日签署的文件《铁组与国际铁路运输政府间组织的合作：共同观点》（该文件于2003年6月17-20日在格鲁吉亚第比利斯举行的铁组第31届部长会议上获得批准）。

2024年，铁组与国际铁路运输政府间组织继续在国际旅客和货物运输领域的国际法律条款的完善和使用方面开展合作和信息交流。

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。国际铁路运输政府间组织的代表参加了铁组运输法专门委员会危险货物运送规则临时工作组、专家及例会工作。铁组成员的专家参加了《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。



在法律事务合作框架下，铁组获得了国际铁路运输政府间组织法律事务和国际合作特设委员会的常任观察员地位。铁组委员会代表参加了2024年4月举行的法律事务和国际合作委员会第六届会议。会议期间，与会者交流了当前工作进展，特别是铁组在完善国际货协文件（涉及国际货协提货凭证的使用）方面的工作，以及国际铁路运输政府间组织在制定《国际铁路货物运输指导手册》（合同法律、操作文件及工具）和2025-2027年工作计划方面的活动。

2024年，铁组与国际铁路运输政府间组织在对基础设施和机车车辆的技术要求领域继续合作和信息交流，国际铁路运输政府间组织技术专家工作组与铁组基础设施和机车车辆专门委员会也开展了联合工作。

2024年期间，国际铁路运输政府间组织技术专家工作组举行了3次会议，并召开了国际铁路运输政府间组织技术委员会的例会。会议期间，专家们审议并完善了相关文件，即所谓的统一技术规定及其附件，涉及货运和客运的远程信息处理应用、噪音问题等。文件已进行了更新并纳入了国际铁路运输政府间组织成员国专家建议。铁组委员会代表——铁组基础设施和机车车辆专门委员会主席参加了国际铁路运输政府间组织技术专家工作组的一次会议。

在铁组基础设施和机车车辆专门委员会的例会上，国际铁路运输政府间组织代表（通过视频会议）向铁组的与会者通报了国际铁路运输政府间组织在报告期内的会议动态和成果。

6.4 与跨欧亚运输国际协调委员会的合作（CCTT）

根据铁组和CCTT合作协定，在铁组运输政策和发展战略、运输法、货物运输和编码和信息技术专门委员会框架下开展合作。

上述专门委员会参加跨欧亚运输国际协调委员会的全体工作会议及各工作组会议：

——发展和提高“东-西”、“南-北”国际运输走廊竞争力工作组；

——国际铁路货物运输简化跨境问题；

——发展信息技术。

2024年4月铁组委员会副主席隋瑞政先生线上参加由跨欧亚运输国际协调委员会和俄罗斯交通大学联合举办的题为“创新促进交通可持续发展——运输物流链及国际运输走廊转型与发展的人才建设”国际会议。



6.5 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组织运单和随附单据中货运信息的预报并提高预报效率方面的经验和现行做法，并据此提出建议；

——交流在运输中换用铁路电子运单所开展运输试点项目的经验；

——交流有关克服组织列车运行方面的不足经验（包括运输商定），交流有关使用无纸化技术组织和办理货物运输的经验、交流有关运输参加方与政府部门协作机制的应用和实践经验；

——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手续的建议，以根据现有国际经验消除造成旅客列车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，制定关于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、减少运行途中查验作业时间、更新机车车辆；

——铁组和欧亚经济委员会相关成员国结合各成员国铁路发展特点和地理位置，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的问题举行咨询会晤；

——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。



“现代经济条件下发展物流运输综合体”专题欧亚经济委员会-跨欧亚运输国际协调委员会联合圆桌会议
(2024年11月14日，欧亚经济委员会，莫斯科)

6.6 与其他国际组织的合作

应欧盟委员会邀请，铁组委员会主席率团参加了2024年1月29日至30日举行的“全球门户——欧盟-中亚交通互联互通投资者论坛”。论坛的目的是采取实际行动并切实推进由欧盟资助的欧洲复兴开发银行编写的《欧盟与中亚之间可持续运输走廊最终研究》中确定的基础设施和其他项目的落实工作。特别是，拟实施的总额超180亿欧元的33个硬项目（基础设施）和7个软项目（运输过程数字化、海关和其他管制程序的统一、市场自由化、私营部门参与等）。

铁组委员会副主席应邀于2024年4月12日线上参加在莫斯科召开的由跨欧亚运输国际协调委员会、俄罗斯交通大学（莫斯科铁道学院）和交通院校联合会联合举办的“创新促进交通可持续发展——运输物流链及国际运输走廊转型与发展的人才建设”国际会议（混合模式），并在发言中通报了有效提高运输走廊通过能力的影响、铁组学院人才教育和培训工作、数字化和行业标准基础，以及第三十八次总局长会议筹备情况等。

铁组委员会主席于2024年4月27-28日应邀参加了在阿拉木图召开的欧亚开发银行商业论坛，作为发言人作了报告，对铁组进行了简要介绍，着重介绍了铁组的主要活动领域，如完善运输和发展铁组铁路运输走廊、生态，采用国际货协和国际货协/国际货约统一运单，简化过境流程，提高利益相关方间电子数据交换的效率以及组织中欧班列集装箱运输。

铁组委员会代表应邀于2024年5月6日-10日参加在纽约举行的联合国贸法会第六工作组（可转让多式联运单证）第四十四届会议。

铁组委员会副主席于2024年6月6日参加了在圣彼得堡召开的首届金砖国家交通部长会议，会议的主要议题是金砖国家交通运输业的发展和在金砖国家框架内的促进行业合作及交通运输业的数字化未来。

鉴于过去3年联合开展的富有成效的工作，在铁组第五十一届部长会议（2024年6月20日，华沙）的框架内，欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊（TRACECA）政府间委员会常设秘书处与铁组签署了合作备忘录。

双方举办了欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊（TRACECA）采用国际货协电子运单共同研讨会，完成了电子运单样本的开发工作，并首次对铁路承运人间的电子运单交换进行了虚拟试验。

该备忘录的签署是加强伙伴关系进程中的重要一步，旨在推动欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊（TRACECA）政府间委员会与铁组间的战略合作，促进先进技术、行业经验和资源的共享，保障双方执行机构在运输项目中的高效协作。

铁组委员会代表于2024年10月29日-11月1日在阿拉木图参加了运价



在铁组部长会议第五十一届会议框架内铁组与欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊政府间委员会签署合作备忘录（2024年6月20日，华沙）

协定（1993年2月17日）
缔约方独联体国家铁路部门（铁路）第三十三次运价会议,介绍了关于中国—欧洲国家和中国—中亚国家方向集装箱运输（包括直达集装箱列车）的组织情况、已通过的统一货价和国际货价中关于实际毛重超过12吨的10英尺大吨位集装箱重箱的运费采用统一规则计算的修改事项、为不同类型的特种集装箱和专用集装箱制定统一的运价规则（费用计算方法）、集装箱危险货物运费计算方法、补充将于2025年1月1日生效的运输合同变更费等信息。



运价协定（1993年2月17日）缔约方独联体国家铁路部门（铁路）第三十次运价会议参加者
（2024年10月29日至11月1日，哈萨克斯坦，阿拉木图）

铁组委员会主席于2024年11月5-7日应邀出席在塔什干召开的独联体国家铁路运输委员会第81次会议和纪念乌兹别克斯坦铁路股份公司成立30周年活动。

铁组委员会主席于2024年11月20日应邀出席在巴库举办的第29届联合国气候变化大会（COP29）,参加了题为“可持续和数字化中间走廊及其他走廊”的部长级圆桌会议，来自该地区及其他地区各国部长和各组织领导参加了圆桌会议，探讨了旨在促进中间走廊和世界其他走廊的可持续性和数字化的最新成就和前景展望。

圆桌会议是一旨在研究可持续和有发展潜力的交通网络发展、巩固区域合作以扩大互联互通和应对气候变化问题的高层次平台。讨论聚焦于数字化、脱碳化和利用先进技术提高运输走廊的运营效率和整体可持续性。

圆桌会议期间，铁组委员会主席还介绍了铁组在可持续发展、走廊发展、数字化和生态环保方面的工作情况。

7.

附件1

2024年铁组铁路主要生产指标





Azərbaycan
Dəmir Yolları

阿塞拜疆铁路股份公司 (阿[塞]铁)



由于自2020年3月以来COVID-19冠状病毒感染导致国际旅客列车服务暂停，因此没有2024年的客运量数据。目前仅运营国内客运和市郊服务。2024年的客运量如下：

- 国内客运量为405,642人，较2023年增加32.69%；
- 国内市郊运量为8,125,597人，较2023年运送旅客增加18.96%。

货物运量信息

2024年，货运量为：

- 国内线路运输量为3,107,405吨，较2023年的下降4.93%；
- 进口5,227,018吨，较2023年增加10.05%；
- 出口2,934,045吨，较2023年下降13.37%；
- 过境7,296,891吨，较2023年的增加6.20%。

2024年运送货物总量为18,565,359吨，较2023年增加1.58%。

开通铁路新线

在阿塞拜疆解放后的领土上，目前正在对霍拉迪兹—阿格本德和耶夫拉赫—阿格达姆路段的铁轨进行大修和重建工作。苏姆盖特—亚拉马路段的大修工作也在进行中。

有关接触网直流电向交流电转换的改建工作仍在继续。



中国-阿塞拜疆集装箱班列



在环保政策框架下比拉贾里和占贾两座城市的机车库安装了太阳能电池板



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、研发和应用最先进的技术，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。

2024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。

白铁编制了包括快速集装箱列车在内的出口商品交付运输和物流线路图。沿以下经路使用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；

——利用“南—北”国际运输走廊。

在发展集装箱列车运输框架下，白铁持续开展旨在建立出口货物供应补充经路的工作。因此，2024年，国际集装箱列车列表新增了以下3条集装箱列车经路：白俄罗斯—俄罗斯，白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦，白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦—中国。

白铁场站基础设施可满足白俄罗斯全境集装箱列车处理工作，并促进组织集装箱直通运输。

白铁为跨境物流发展和提高白俄罗斯过境货物运输潜力创造了有利条件。

为了提高铁路运输的吸引力，白铁正在引入基于电子文件、数字签名和加密保护的创新方法。

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，应用并大力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，毫无疑问数字化和无纸化技术的应用是创建管理机制的主要方法。

与俄罗斯联合实现了以规范化格式处理电子货物随附单据（发票和装箱单）工作的可能性，具体包括：发货人以电子形式将这些单据录入信息系统，然后通过信息交互向海关部门提供相关数据并传输给俄铁。

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》，以及以电子形式向海关部门提供货物到达（离开）欧亚经济联盟海关辖区的通知。

建立采用电子运输文件、海关文件和其他文件的技术数据库，这些文件是铁路运输货物通关利用无纸化技术所必需的。





保加利亚国家铁路控股公司 (保铁[控股])



2024年客货运量及国际联运运量

2024年，所有客货列车的服务情况及其较2023年的变化如下表：

指标	单位	2023年	2024年	2024/2023, 变化 %
客运量	千人次	19748.02	19351.23	-2.01%
国际联运客运量	千人次	2073.48	1798.38	-13.27%
客运总量	千人次	21821.50	21149.61	-3.08%
保铁（货运）的国际联运货运量	千吨	4389.83	4705.14	7.18%
保铁（货运）的货运量	千吨	1369.50	1247.95	-8.88%
货运总量	千吨	5759.33	5953.09	3.36%

铁路基础设施项目的现代化改造

- 索非亚—德拉戈曼—塞尔维亚国境铁路线现代化改造项目：沃卢亚克—德拉戈曼段（第二阶段）；
- 维丁—索非亚铁路线现代化改造项目：梅德科韦茨—斯特拉齐米尔段（尚未启动施工）；
- 弗拉察和佩尔尼克牵引变电所现代化改造项目；
- 索非亚铁路枢纽开发项目：索非亚—沃卢亚克区段；
- 索非亚—埃林佩林铁路区段现代化改造项目；
- 索非亚—普罗夫迪夫铁路线现代化改造项目：埃林佩林—科斯特内茨区段（第二阶段）；
- 科斯特内茨—九月城铁路区段现代化改造项目；
- 普罗夫迪夫—布尔加斯铁路线修复项目（第二阶段）—第二期工程；
- 普罗夫迪夫铁路枢纽扩建项目；
- 旧扎戈拉和新扎戈拉车站综合体改造项目（第二阶段）；
- 瓦尔纳和拉兹格勒牵引变电所修复、维修及现代化改造项目及鲁塞牵引变电所新建项目，以及应用SCADA远程监控系统（第二阶段）；
- 博伊奇诺夫齐牵引变电所现代化改造项目；
- 切尔韦纳沃达和希特里诺牵引变电所现代化改造项目；
- 洛扎雷沃—普里莱普铁路区段复线电气化改造项目。

购置新机车车辆，并对既有机车车辆进行现代化改造

未收到现有机车车辆现代化改造的信息。

简化铁路运输跨境手续的工作

保加利亚—罗马尼亚国境口岸：

——北部经鲁塞—久尔久国境口岸；

——经维丁—戈伦齐国境口岸。

保加利亚—土耳其国境口岸：

——斯维伦格勒—卡帕库勒国境口岸。

保加利亚—塞尔维亚国境口岸（2023年4月起暂停运输）：

——德拉戈曼—迪米特洛夫格勒铁路过境通道。

跨境运输面临的主要问题包括邻国入境列车的延误，以及边境机构办理列车通关、护照和海关检查所需的作业时间。为减少列车延误，在与邻国铁路部门的国际列车运行时刻表年

度协调会议上，各方就运行计划实施情况进行讨论，并提出下一周期的调整方案。

当前持续致力于减少列车延误并提升铁路运输在国境口岸的服务质量。为此，关键是要实施保加利亚国家铁路基础设施公司的铁路线改造和现代化项目，对通往保加利亚国境口岸铁路线进行升级改造，从而使铁路运输更加高效，并在运输市场中具备更强竞争力。

改革和完善铁路运输管理体制

保铁（基础设施）代表与邻国铁路基础设施负责人及国境口岸的铁路承运人代表举行了双边会晤，分析列车在国境站停留的原因并明确减少停留的措施。

为执行欧盟关于建立货运和客运远程信息处理应用的第454/2011号条例和第1305/2014/EU号条例，引入了新的列车管理系统，以便落实欧盟委员会建设单一欧洲铁路区的政策。

借助列车管理系统，保铁（基础设施）为铁路承运人提供的服务质量得到全面提升。该系统通过自动化实现以下功能：铁路通过能力申请与分配、列车运行计划、预测、管理和报告、基础设施费用计算、统计并编制供保铁（基础设施）分析的数据。该系统支持与其他RNE协作信息系统、其他铁路基础设施管理者、铁路承运人等进行实时交流。

铁路危险货物运输

2001年11月30日第46号关于铁路危险货物运输的决议确定了铁路危险货物运输和（或）相关装卸、调车等作业的实施条件和方法，不影响铁路运输管理体制的改革和完善工作。

欧盟委员会2020年10月2日第2020/1833号关于修改欧洲议会和理事会2008/68/EC号指令附件以适应当前科技发展水平的授权指令（详见《欧盟官方公报》L 408/1, 4/12/2020）已相应整合至《铁路危险货物运输规定》（2001年11月30日第46号令）。

根据第2008/68/EC号令第八条第1款，并参考RID（国际铁路危险货物运送规则）、ADR（危险货物国际道路运输欧洲公约）和ADN（欧洲危险货物国际内河运输协定）中的修改事项（特别是与科技进步相关的修订，包括使用定位和追踪），欧盟委员会通过了修改指令附件的授权令。

每年都根据标准文件和RID规则对运输危险货物的罐车进行定期检查。



匈牙利国家铁路股份公司 (匈铁)



与2023年相比的2024年客运量和货运量，单独列出国际联运运量

	2024年			2024 年/2023年 +/-	2024年 /2023年 +/-
旅客运输	国内 (人次)	国际 (人次)	合计 (人次)	国内 (%)	国际 (%)
匈铁（客运）	286 948 255	3 212 916	290 161 171	+ 61.4%	-2.5%
吉肖富铁路股份 公司	13 909 679	236 556	14 146 235	+ 59%	-16%
合计：	300 857 934	3 449 472	304 307 406	+ 61.3%	3.5%

	2024年			2024 年/2023年 +/-	2024年 /2023年 +/-
货物运输	国内 (吨公里)	国际 (吨公里)	合计 (吨公里)	国内 (%)	国际 (%)
合计：	5 774 533 530.4	15 069 967 075.1	20 844 500 605.5	+0.1%	-0.44%

客运量

2024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**3.04**亿人次，其中，匈铁（客运）运送旅客共计2.9亿人次，国际经路客流量为320万人次，国内经路客流量为2.869亿人次，较2023年增长61.4%。吉肖富铁路股份公司运送旅客1410万人次，其中，国际经路客流量为23.6万人次，较2023年增长16%，国内经路客流量为1390万人次，较2023年增长59%。

货运量

关于铁路货运公司的运量，2024年匈牙利铁路运输货物周转量超过208亿吨公里。在国内和国际运输中，货物周转量与上年相比没有明显变化。2024年，匈铁货运股份公司的货运量为1935.6万吨（其中出口670.5万吨，进口685.3万吨，过境175.5万吨，国内运输404.3万吨）。其中，多式联运占比10.44%（202.2万吨，含空车周转量），危险货物运输占比达21.95%（425.2万吨）。

基础设施现代化改造

2024年8月，匈牙利建设和交通部启动了交通行动5项计划，它是基础设施发展纲要的组成部分，也是十年铁路运输发展计划的组成部分，旨在全面振兴匈牙利铁路运输。

在该计划框架内，对圣勒林茨和锡盖特堡之间的铁路线进行了重建，这使得客运列车服务得以恢复，并结束了用公共汽车临时代替火车的情况。2024年8月，匈铁对杰钦—佩奇主干线铁路的区段进行了全面检修。这使得该地区的铁路联运更加快捷、更加可预测。

同样在建设和交通部活动计划的框架内，2024年9月，匈铁开始重建米什科尔茨市和迈泽凯赖斯泰什—迈泽尼亚拉德站之间的27公里区段铁路线。

米什科尔茨—埃莫德区段第一阶段工程于2024年12月完工，迈泽凯赖斯泰什—迈泽尼亚拉德站与埃莫德站之间的最高速度预计将提高到120公里/小时。

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的数据，得益于该计划的实施，这一部分的运量保持不变，甚至略有增加。由此可见，该支持计划取得了成功，因其达成了既定目标。

为了保持和刺激恢复铁路货物整车运量，在计划的扶持下，从2022年至

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。

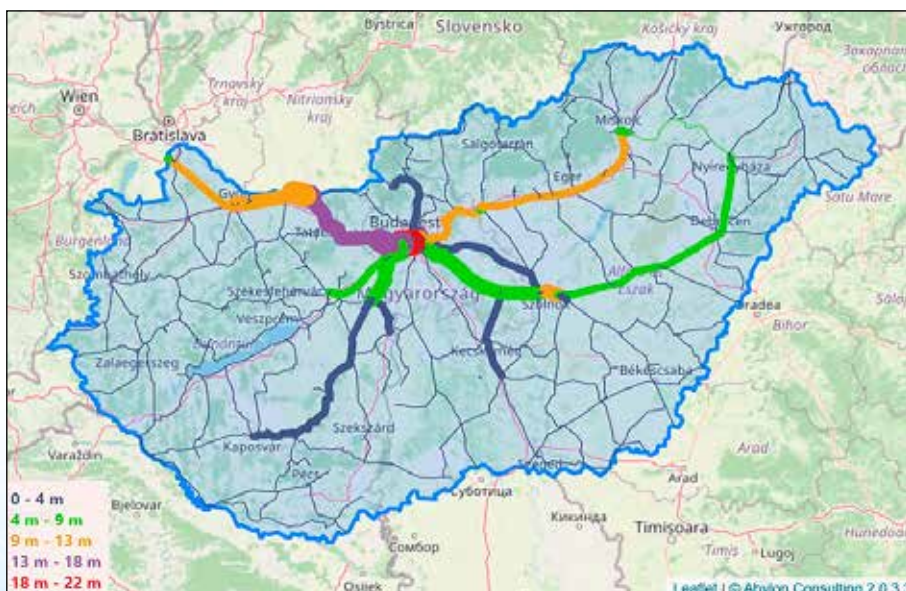
下图显示了在枢纽站编组的列车沿主要运输经路运输来自专用线的整车货物。得益于使用电力牵引运送大量货物的货运列车按指定经路行驶，因此在指定经路上可以最大程度减少二氧化碳排放。国家计划的实施为保持铁路行业竞争力发挥了积极作用。

去年，匈牙利铁路货运股份公司在铁路货物整车运输领域提出了一种环保解决方案，这是一种可行的公路运输替代方案。为了实现该解决方案，匈铁货运股份公司创新开发了一种独特的技术，宽轨至1435mm轨距货运列车的货物换装及安全加固解决方案。这样，消除了通过铁路运输钢卷的障碍。

采用铁路货物整车运输的解决方案，铁路货运公司的机车将牵引货车运送到最近的铁路枢纽，在那里编组为特快货运列车，继续运往米什科尔茨市编组站。随后货运列车将车厢运送到奥兹德的中央车站。通过铁路列车单次运送250-300吨钢丝，使匈铁货运股份公司减少相当于20辆卡车的环境污染。

购置新车辆并对现有车辆进行现代化改造

2024年，匈铁从瑞典租赁公司租赁的第一台亨舍尔公司生产的柴油机车运至匈牙利。预计将再交付14台此类机车。在技术准备的框架下，车辆将重新涂装匈牙利铁路公司的颜色，



并配备必要的列车控制设备和铁路运输车载系统。亨舍尔机车的最高速度为130公里/小时，功率为每台3300马力。这些机车能够为旅客列车供暖，并控制城际列车车厢的空调系统。

在匈牙利政府2024年宣布的交通行动5项计划框架下，为了提高客运服务水平，匈铁在准备购置新车辆的同时，继续开展铁路车辆租赁业务，暂时解决车辆短缺问题。在去年完成试运行后，匈铁将签署阿尔斯通公司供应的27台的电力机车合同，首批为15台，可再租赁12台。车辆配备安全系统和列车控制系统后，机车可逐步投入铁路运营。法国阿尔斯通公司生产的“跨越”机车适合在国内25kV路网上运行，最高时速可达160公里/小时。此类型的机车此前由法国国家铁路公司运营，后由铁路租赁公司AKIEM公司移交。

为了扩充和现代化改造匈铁的车辆，2024年购买了285辆新城际车辆。在初步市场咨询过程中，确定了哪家供应商、以多快的速度以及在什么条件下能够向匈牙利铁路公司供应带包厢的二等车厢、带餐车的一等车厢、以及可容纳大量自行车和行李的低地板列车。该285辆车将成为匈铁城际列车未来几年更新计划的核心组成部分。

2024年，为了扩大TRAXX型内燃柴油机车车队，匈铁货运股份公司从AKIEM公司租赁了新的285系列机车。因此，目前匈铁货运股份公司拥有10辆中等功率内燃机车和7辆大功率内燃机车，主要用于调车和牵引。2024年，匈铁货运股份公司中90%的货运列车由45台TAURUS型1116系列电力机车担当，这些机车是从ÖBB-PR公司（联合企业）租赁的。此外，公司还运营多台1293 VECTRON系列电力机车以及从不同公司租赁的其他电力机车。

改革完善铁路运输管理体制工作

2024年，客运量大幅增加，这得益于匈牙利建设和交通部与匈铁启动并实施的匈牙利公共交通最大规模运价改革。2024年3月1日开始实行的新公共交通出行运价系统从根本上改变了之前的折扣系统。

得益于实施了新的运价系统，匈牙利的公共交通对于更多乘客来说变得更加便宜。对于350万至400万使用公共交通的人来说，各种乘车票据和定期车票以及折扣制度已经变得更合理。

月票也变得更加便捷，之前的15种定期票方案（两种除外）均已被取消，只留下便捷流行的、可在全国和地区出行的通票。此外，简化还包括减少低价折扣的数量。旅客现在有两种方案：全价购买车票或以90%折扣购买车票。车票方面，除了全价票和无票外，仅剩50%的折扣票。

对于每天计划出行多次的人士，已推出日票：“州际24”和“匈牙利24”，可在全天无限次出行，目前已在当地公共交通系统中推出。

MÁV CSOPORT

2024年，匈铁开始一体化整合进程，并于年底顺利完成。自2025年1月1日起，匈铁公司的结构发生了变化：匈牙利综合运输公司被核准。这成立了3+1大型部门（交通运营、客运和服务中心），其活动合并为一个中央企业。

此次整合的主要目的是统一匈牙利的公共交通并成立结构明确的子公司。考虑到运输领域的特殊性，新的架构是为了促进统一管理和统一活动。

为了使匈牙利国家铁路股份公司业务活动合理化，匈铁继续作为企业的管理中心开展业务活动。与此同时，匈铁的线路运营方面被转移到匈铁的一个独立、单独的公司——匈铁交通运营公司。



匈铁

匈铁是企业集团的管理中心，协调三个大型专业部门的工作。

明确的中心功能对于旅客工作的未来更高效、更便捷具有重要意义，例如包括应急指挥中心，其控制运行、管理主调度中心和应急运营中心，并在发生紧急事件时采取行动。集团层面的旅客信息协调保证了铁路和公共汽车交通旅客信息组织协调的静态和动态的任务，并与线路运营、旅客信息和运营部门进行互动。

匈铁交通运营公司

在将交通运营与匈铁分离之后，成立了具有独立法人资格的交通运营企业——匈铁交通运营公司。匈铁交通运营公司的主要任务是作为集团的独立企业开展与交通运营相关的活动。

匈铁客运公司

公交客运公司、市郊铁路客运公司与铁路客运公司全面合并，成立了匈铁客运公司。合并后新企业的目的是为旅客提供统一、便捷和简化的服务。为了方便旅客，该公司将继续使用以前大众所熟知和使用的品牌（公交客运公司、市郊铁路客运公司、铁路客运公司）。

匈铁服务中心

匈铁服务中心将继续为新的公司提供服务。重组过程中，信息技术、环境保护、不动产等领域的一些运营任务将转移到中心。

发展快速和高速铁路客运网

2024年，继续准备获得布达佩斯和奥地利—斯洛伐克边境之间高速铁路建设的综合环境许可证。





ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ

哈萨克斯坦铁路国有股份公司 (哈铁)



2024年的客货运量，单独列出国际联运运量

2024年，货物周转量为2617.287亿吨公里（2023年为2624.119亿吨公里），其中国际联运货物周转量为1708.828亿吨公里（2023年为1732.795亿吨公里），运送货物29696.08万吨（2023年为2.97357亿吨）。

2024年，旅客周转量为167.022亿人公里，运送旅客2070.14万人次（2023年旅客周转量为164.888亿人公里，运送旅客2017.78万人次）。

开通新的集装箱运输经路

在运输和物流体系发展以及集装箱干线扩建的框架下，2024年启动了以下项目：

1. 沿跨里海国际运输走廊往返的阿布歇隆—西安经路。
2. 横贯阿富汗走廊。首趟多式联运经阿富汗、巴基斯坦抵达杰贝勒-阿里港（阿联酋）。
3. 陆路中国—伊朗—中国经路。组织上述国家之间的货物运输。
4. 启动中国—哈萨克斯坦萨兹/莫斯科枢纽（塞利亚季诺）经路货物快速运输服务。
5. 阿腾科里—热特根—阿腾科里线路双层集装箱平台运输试运行成功。
6. 乌鲁木齐—阿拉木图经路建立新的多式联运服务，并进一步开通常态化运营。
7. 在运输和物流服务框架内，推出了汽车运输集装箱服务。
8. 组织开通运营韩国—连云港/中亚—哈萨克斯坦新的物流运输经路。
9. 集装箱装车试点项目：在阿腾科里—热特根经路上进行测试，并通过公路运送至阿拉木图枢纽站。

上述项目是为了提高运输走廊的竞争力，优化物流解决方案并改善客户服务。哈铁继续努力优化运输时间，商定费率条件，扩大集装箱运输的地域范围并为客户开发附加服务。

开通铁路新线

2024年，继续开展2023年开启的新的基础设施项目建设工作。计划于2025年就下列项目开通铁路新线：

1. 多斯特克—莫因特铁路段复线建设；
2. 阿拉木图铁路枢纽站环线建设。

购置新机车车辆，对现有机车车辆进行现代化改造

2024年机车车辆更新情况：

- 机车171台；
- 专用平车566辆；
- 敞车1689辆；
- 客运车辆118辆。

发展快速和高速客运网络

在发展快速和高速客运网络的框架下，哈萨克斯坦于2024年顺利开行了15列由Talgo舒适型车辆组成的快速列车，列车极大地缩短了旅客出行时间。

简化铁路运输跨境工作

就简化跨境和加快国境检查与技术作业持续开展工作：

2023年，成功启动了一个试验项目，旨在取消在运输单据上标注监管服务标记，实现向海关部门提供运输单据和随附文件扫描副本以完成进口海关作业的自动化。该项目旨在缩短经哈萨克斯坦口岸进口到欧亚经济联盟关境的货物查验时间，实现从初步通知到清关和签发过境申报单结束的海关及动物检疫作业全流程自动化。

该试验项目从2024年实施至今，适用于沿中国—中亚和中国—阿克套港经路办理的哈萨克斯坦境内的运输。

为加快国境运输单据处理速度，通过与俄罗斯、吉尔吉斯斯坦、中国、阿塞拜疆和乌兹别克斯坦铁路之间的IFTMIN信息传输，在国际货协运单范围内实施了电子数据交换(EDI)。

同时，与俄罗斯铁路股份公司之间的国际货协运单全面采用无纸化技术办理：自2019年7月起，采用国际货协电子运单办理到俄罗斯和返回至哈萨克斯坦的运输。所有经正确数字签名签署且由受信第三方认证的发往/发自俄铁车站的电子运输单据均受到认可并具有法律意义。截至2025年1月，根据具有法律意义的国际货协电子运单办理运输的份额为：从哈萨克斯坦到俄罗斯的重车77%、空车68%，从俄罗斯到哈萨克斯坦的重车84%、空车88%。

改革和完善铁路运输管理体制

2024年6月27日，确定了《2029年前哈萨克斯坦铁路运输发展构想》（下称《构想》）。

《构想》的主要任务之一是行业主要生产资料的更新和现代化改造。

基础设施

2029年前，计划大规模发展铁路基础设施，提高通过能力和运输能力，确保过境货物和当地货物运输，购置客运和货运机车车辆。

在干线铁路网络更新和现代化改造框架下，将在重点区域的部分路段开展复线建设工作，引入自动闭塞系统，开发分界站。

同时，将实施4个大型战略项目：

多斯特克—莫因特路段复线建设、巴赫特—阿亚古兹新线建设、达尔巴札—马克塔拉尔新线建设，以及阿拉木图环线建设。

干线铁路网络更新和现代化改造将成为哈萨克斯坦经济增长的驱动力，为国内生产总值的增长作出贡献，增加货物周转量，创造更多就业岗位并产生乘数效应，刺激相关行业的增长与发展。

数字化

为了保证行业效率的增长，将就新技术引入和流程数字化采取措施。特别是建立数字贸易走廊（海关过境清关流程自动化，消除纸质文件流转），创建合约和商务作业流程自动化系统。

此外，为了提高运营效率，优化货物运输和物流管理，哈铁将就“单一数字窗口”项目实施开展工作。

该项目计划将商业功能（联合运输、机车车辆运营、运输、货运代理、场站、海关服务）整合至一个通用数字空间，为用户提供统一访问哈铁及其子公司所经营服务的权限。该平台目前处于测试状态。

运输流程全面数字化旨在提高所涉资产效率，降低成本，保障列车行车安全，改善客户服务质量。

旅客运输

客运发展的主要方向是更新客运车辆、为具有社会意义的客运完善补贴系统、制定激励措施以促进承运人在市场条件的后续工作、对火车站和客运场站进行维修和现代化改造、在联运经路组织框架下，以火车站为基础，形成大型运输枢纽以及将旅客从一种运输方式换到另一种运输方式的换乘点。

哈萨克斯坦客运发展的主要目标是提高居民铁路运输质量标准和通达性。

物流

2024年，哈铁继续就发展联合运输开展工作。

2024年，在西安开设了物流货运场站，该场站成为了从中国向哈萨克斯坦、中亚、欧洲、土耳其和伊朗发送集装箱列车的枢纽。

继续在阿克套港和阿拉木图建设场站。

在谢利亚季诺（俄罗斯莫斯科州）、阿利亚特（阿塞拜疆）、布达佩斯（匈牙利）外部场站网络发展的框架下，开启了新项目的建设。

体制改革

计划形成相应的规范性法律基础，旨在：

- 完善行业主体间在运作车辆运营市场、规范空车运行、允许其他铁路主管部门的车辆进入哈萨克斯坦铁路网等方面的互动机制；
- 进一步规范分支机构所有者的职能并解决与专用线活动相关的问题；
- 研究运输领域竞争发展的问题；
- 制定干线铁路网络运价计算新方法和价目表。





中国国家铁路集团有限公司 (中铁)



一、中国国家铁路客货运量稳步提升

2024年，旅客发送量完成161907万人，比上年增长9.8%。旅客周转量完成4989.18亿人公里，比上年增长4.1%。货物发送量完成274738万吨，货物周转量完成25278.69亿吨公里，同比均基本持平。口岸共完成进出口货物运量8705万吨，比上年增长10.2%。其中，进口完成7107万吨，比上年增长10.1%；出口完成1598万吨，比上年增长10.5%。集装箱铁水联运运量约1150万标箱，同比增长15%。

2024年，组织开行中欧班列1.9万列，发送207万标箱，同比分别增长11%、9%，国内中欧班列图定运行线（含去回程）93条；中亚班列1.2万列，发送88万标箱，同比分别增长10%、12%，国内中亚班列图定运行线（含去回程）40条。截至2024年底，中欧班列历年累计开行102291列，发送1002.5万标箱，通达26个欧洲国家229个城市。

二、中国国家铁路运输保障能力显著增强

2024年，制定了《交通物流降本提质增效行动铁路领域实施方案》，推动大宗货物“公转铁”，加快推进铁路专用线建设，实施铁水联运标准化行动。新能源汽车、消费型锂电池实现铁路常态化运输。不断丰富“铁路+文旅”、高铁快运等产品供给，全年开行旅游列车1900列，每天1600余列动车组提供高铁快运服务。此外，持续优化客运服务，努力提升列车餐饮服务水平，扩大互联网供餐服务覆盖范围。细化老年人、伤残人士等特殊重点旅客服务分类，丰富预约办理渠道，实现全流程精准化服务；在智能动车组上推出优选一等座服务，提升服务标准，改进旅行体验感；优化中小车站中转换乘引导和通道设置，便利旅客行程接续。

三、中国国家铁路规划建设加快推进

2024年，重点项目建设加快推进。其中，设计时速350公里/小时的池州至黄山高铁、杭州至温州高铁、潍坊至烟台高铁、宣城至绩溪高铁、南宁至玉林等铁路建成通车；设计时速250公里/小时的集宁至大同至原平铁路完成电气化改造；设计时速200公里/小时的成兰铁路镇江关至黄胜关段开通运营；设计时速120公里/小时的将军庙至淖毛湖、罗布泊至若羌铁路的米兰至若羌段开通运营。

四、中国国家铁路科技创新取得新突破

2024年，深入实施《“十四五”铁路科技创新规划》，设立并推进94项行业重点课题研究，凝聚行业力量开展科技攻关。持续强化铁路行业科技创新基地建设运营，推进5G-R移动通信实验室、轨道交通认证中心、轨道交通检测中心等平台建设。扎实推进铁路行业北斗规模应用。2024年，购置动车组337列，机车48台，货车24550



中国新型CR450动车组最高时速可达450公里

节。CR450动车组样车研制取得重大进展，目前正在开展科学试验和性能验证。多个型号系列化新能源机车、全球首批碳纤维复合材料轻量化重载铁路货车成功下线。此外，中国积极推动铁路绿色低碳发展，出台老旧型铁路内燃机车淘汰更新监督管理办法，重点淘汰更新厂矿企业内燃机车超过200台，推进新能源机车、轻量化货车等研制推广。



五、中国国家铁路运输便利化水平快速提升

2024年，积极推进国际铁路运输物权凭证工作，主持编制《国际货协提货凭证指导手册（草案）》，探索为国际铁路联运金融服务提供规则支撑；围绕“简化跨境专题”牵头推动建立保通保畅沟通协调平台，不断提升互联互通水平，为保障中欧班列通道安全畅通提供信息支撑；与中国海关实现信息共享，共同创新推出了铁公联运出口新模式，实现客户在内地发站一票办理全程运输和海关报关手续，有效简化了铁路与公路换装时的海关手续，节省了运输时间和物流成本，也开辟了铁公联运出口新通道。



韩国铁道公社 (韩铁)



货运量和客运量

2024年，韩国铁道公社（韩铁）运送旅客12.7亿人次，较2023年增长2.92%，增运3600万人次。货运量为1974万吨，较上年减少7.16%，减运152万吨。

客运量（千人次）

指标名称	2024	2023	变化%
干线客运量	150 225	142 079	6%
地铁客运量	1 119 432	1 091 553	3%
总计	1 269 657	1 233 632	3%

开通新线

2024年，得益于西海线、平泽线和中部内陆线的开通，韩铁运营线路增加了124.4公里，达4272.1公里。

铁路基础设施数字化

自2024年7月起，韩铁在移动应用程序KorailTalk中推出了“列车位置”新服务，可在地图上显示列车位置和预计到达时间。

系统对所有旅客列车的GPS数据以及列车通过信号点的信息进行分析，从而实现运行数据的实时更新。之前的系统仅以从上一站出发的时间为基础，新系统与之前的系统相比，极大地提高了所提供信息的准确性。

购置新机车车辆

2024年5月1日，完全由韩国自主研发生产的新一代高速列车KTX-青龙投入运营，这是韩国最快的高速列车，速度可达320公里/小时。

由于韩国站间距离短，且途中存在许多隧道和桥梁，因此动车组列车可提供优秀的加速和减速性能使其成为了韩国铁路网的最优选。新列车可在2小时10分钟内从首尔到达釜山，比目前的KTX车型最多快24分钟。

列车提升了旅客舒适度：

- 座椅间距从106毫米增加至126毫米（增加20毫米）；
- 过道宽度从450毫米扩大到604毫米（加宽154毫米）；
- 座位总数为515个，较KTX-山川多136个座位（增长35.8%），较KTX-山川2多105个座位（增长25.6%）；
- 每排座位都有独立的窗户；
- 为每个座位设置无线充电器和220V插座。

2024年，就机车车辆更新采取了以下措施，即购置了：

- KTX高速列车车辆16辆；
- 干线电气列车车辆28辆；
- 电气列车202辆；
- 货运车辆119辆。

改革和完善铁路运输管理体制

2024年，韩铁顺利实施了国际组合运输试验项目。在该项目框架下，2024年6月-12月，发送出口货物列车4列，列车从五峯站出发，途经釜山港口、连云港港口（中国），而后将集装箱运送至哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦和塔吉克斯坦。

1. 2024年6月13日-7月14日（32天）：五峯→釜山→连云港→阿拉木图→塔什干→苦盏（7123公里）

2. 2024年10月16日-11月3日（19天）：五峯→釜山→连云港→阿拉木图（6044公里）

3. 2024年11月12日-12月4日（22天）：五峯→釜山→连云港→塔什干（7010公里）

4. 2024年12月10-29日（19天）：五峯→釜山→连云港→阿拉木图（6044公里）

该项目优化了海运和铁路枢纽之间的集装箱转运流程，缩短了货物停留时间并最大限度地降低了额外成本。集装箱总运量为215箱（40英尺），包括汽车零部件和电子产品。

基于成功的经验，韩铁计划推出新的国际物流品牌——韩铁国际货运快列（KORAIL International Cargo Express），该品牌面向出口商，注重有竞争力的交付期限和成本。

此外，韩铁于2024年完成了加入铁组《国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定》、《统一过境运价规程协约》和《国际铁路过境运价规程协约》的流程。



吉尔吉斯斯坦国有铁路公司 (吉铁)



货物运输

指标名称	计量单位	2023年	2024年	%
货运量：	(千吨)	9 367	9 200.3	98.2%
其中，国际运输	(千吨)	7 992.5	7 790.6	97.5%
货物周转量：	(百万吨公里)	1 085.6	1 075.5	99.1%
其中，国际运输	(百万吨公里)	905	893.3	98.7%

旅客运输

指标名称	计量单位	2023年	2024年	%
客运量：	(千人)	247	271.6	110%
其中，国际运输	(千人)	14.3	13.6	95.1%
旅客周转量：	(百万人公里)	21.6	25.4	117.6%
其中，国际运输	(百万人公里)	2	2	100%

2024年没有开通新的集装箱经路。

根据吉尔吉斯共和国部长内阁2022年2月28日第100号决议，为了发展铁路网、保障交通运输、促进本国及各地区的经济发展，目前正在持续推进巴雷克奇—科奇科尔铁路建设工作。

巴雷克奇—科奇科尔铁路全长63.4公里，其中目前已建成35公里。此外，从35公里到37公里区间正在进行前期放线工作，从37公里到40公里区间正在进行钻探爆破作业，以便在岩石地基上修建路基。

没有购置机车车辆和进行现代化改造。

发展快速和高速客运网络

指标名称	国际运输				国内运输			
	2023年	2024年	2024年较2023年增加		2023年	2024年	2024年较2023年增加	
			%	人次			%	人次
所有经路，其中入境/出境吉尔吉斯斯坦	136978	133108	3%	3870	232717	258024	+10%	+25307

目前，我们正在研究有关发展快速和高速客运网络的问题。我们高度重视这一方向，并将其视为我们未来计划中的一个具有前景的领域。

为了提高旅客服务质量并确保铁路运输快速通过国境，目前正在系统性地推进完善护照检查程序的工作。这些措施旨在优化和加快文件检查流程，并严格遵循既定规范，不仅有助于简化程序，还能提高国际运输的安全性和舒适性。

简化铁路运输（货物）跨境手续的工作正在持续进行，相关工作由相关国家机构共同参与。



拉脱维亚铁路国家股份公司 (拉铁)



反映主题	工作结果
与2023年相比货运量	1146.7万吨（为2023年的73.3%）
其中： 国际联运运量	966万吨（为2023年的69%）
与2023年相比客运量 （客运股份公司）	1944.5万人（为2023年的113.5%）
国际联运客运量（客运股份公司）	1.38万人（为2023年的84.1%）
开通新的集装箱经路	—
列入铁路新线	—
基础设施现代化改造	2024年拉铁完成了8.161公里轨道大修。更换了1.991公里无缝钢轨。大修了13个铁路道口。为1个道口配备了视频监控系统。大修了4个桥隧建筑物。
购置新的机车车辆并对现有机车车辆进行现代化改造	2024年，从制造商斯柯达车辆公司购置了32台新型电力列车。这些新列车进一步优化，以适应拉脱维亚铁路的需求，并考虑到高效运营的要求——轻量化设计、利用最新技术实现能量回收。此外，乘客将享受到现代化的内饰、为行动不便乘客提供的便利设施、透明的信息系统以及符合人体工学的座椅。新列车设计为能够在拉脱维亚目前使用的3千伏直流电供电系统以及未来可能引入的25千伏交流电供电系统下运行。每列四节车厢的列车长度为109米，可容纳超过400名乘客。列车车厢配备了空调系统、乘客音频和视频信息设备。
发展快速和高速客运网络	无
简化跨境手续工作	在签署的协议框架内交换信息，其中包括列车编组信息；列车交接信息；列车中运行的车辆、集装箱、货物以及运输设备的信息；拒收货物、车辆和集装箱的事实和原因，以及接收前和返还先前未接收的车辆和集装箱的信息。
改革和完善铁路运输管理结构的工作	—



摩尔多瓦铁路国家企业 (摩铁)



与2023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		
	2024年	2023年	为2023年的%
共计运送货物（千吨）， 包括：	2448.4	3947.4	62%
—过境	458.7	1182.2	38.8%
—出口	573.7	985,3	58%
—进口	889.7	1062.4	83.7%
—地方交通管内运输	526.3	717.5	73.3%
共计运送旅客（千人次）， 包括：	589522	774339	76%
—国际联运	120491	123345	97.7%
—市郊运输	143626	471180	30.5%
—地方交通管内运输	325405	179814	181%

开通新的集装箱经路

2024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		2024年较 2023年相 比, %
				2023年	2024年	
摩尔多瓦铁路（摩铁）						
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）—别列热斯基—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）—别列热斯基—伊利切夫斯克轮渡/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	0	0

2024年，摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）确保将装载谷物的766个大吨位集装箱通过1520毫米轨距运送到沿以下经路的水域：温格内出口站（摩铁）—克里斯泰什蒂-日日亚（摩铁）—康斯坦察港（摩铁）—加拉茨-拉尔加出口站（摩铁）。

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）和欧盟融资的南部走廊本德尔—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。2024年，完成了设计工作。同时，开展了轨道上部结构的大修和中修工作，并对以下车站的站线进行了改造：克乌谢尼、扎伊姆、兹洛特、凯纳尔、奇米什利亚。此外，在本德尔—巴萨拉比亚斯卡区段完成了道岔更换工作。

为了修复北部和中部走廊韦尔奇涅茨—奥克尼察—伯尔兹—温格内—基希讷乌—凯纳尔区段铁路基础设施，2023年，摩尔多瓦分别与欧洲复兴开发银行和欧洲投资银行签署了贷款协议，以及与欧洲复兴开发银行签署了赠款协议。此外，与欧洲投资银行的赠款协议已于2024年签署。

2023年底，宣布了一项关于铁路基础设施修复工程的招标，涉及需要大修和中修的区段，项目总长度为128公里。目前，招标工作正处于对投标公司进行技术评估的阶段。

购置新的机车车辆，对现有的机车车辆进行现代化改造

2024年摩铁没有购置机车车辆和进行现代化改造。

截至2024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	128台
2ТЭ10Л型内燃机车	17台
2ТЭ10В型内燃机车	2台
2ТЭ10М型内燃机车	3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478辆货车，段修358辆货车，日常维护250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100公里/小时，有利于提高企业的效率。

简化铁路跨境手续

摩尔多瓦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和清单国家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公民凭生物识别电子护照免签到欧洲国家。

——摩尔多瓦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。

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，摩尔多瓦完成行业协定规定的条件下，摩尔多瓦新铁路运输法于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动车和火车司机的认证）引入本国立法。该法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。

该法规对铁路董事会的运行、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。

根据2017年12月5日第1042号政府决议及其后续修改和补充事项，通过了《摩铁改革构想》，明确了摩铁向股份公司转型的必要措施。重组计划涉及摩铁的组织 and 财务分离，以便分别开展客运、货运和基础设施领域的活动。摩铁制定了企业资产和人员运营分离的计划。目前正在按工作领域划分业务单位财务账户。

根据《铁路运输法》的规定，基础设施管理者和客运运营者的公共资金数额根据公共服务合同和基础设施长期使用合同确定。还制定了计算基础设施使用费的方法。相关的政府法令草案正在履行国家批准手续。





俄罗斯铁路股份公司 (俄铁)



货运量

指标名称	2023年	2024年	2024年较2023年%
货运量(百万, 吨)	1369.0	1311.5	-4.2%
国内运输	817.7	781.5	-4.4%
国际联运	551.4	529.9	-3.9%
包括:			
出口	432.2	415.4	-3.9%
进口	76.8	71.1	-7.4%
过境	42.3	43.4	+2.5%

集装箱运输(千标箱)

指标名称	2023年	2024年	2024年较2023年%
合计(千标箱)	7438.6	7880.1	+5.9
国内运输	3006.4	3078.9	+2.4
国际联运	4432.1	4801.2	+8.3
包括:			
出口	1660.3	1642.2	-1.1
进口	1928.2	1872.1	-2.9
中转	843.7	1286.9	-0.2

客运量

到2024年底，俄铁基础设施运送了12.858亿人次。（是2023年的107.2%，是2019年的107.3%），其中，长途运输—1.274亿人（是2023年的104.4%，是2019年的109.4%），市郊运输—11.584亿人（是2023年的107.5%，是2019年的107.1%）。

旅客周转量达1,437亿人公里（是2023年的105.4%，是2019年的107.7%），其中，长途运输—1,084亿人公里（是2023年的105.1%，是2019年的109.4%），市郊运输—352亿人公里（是2023年的106.3%，是2019年的102.8%），俄铁基础设施的快运乘客量超过1,850万人次（是2023年的104.6%，是2019年的108.1%）。

2023-2024年与铁组成员国的直通联运客运量（人次）

运输方向	2023年	2024年	2024年较2023年%
阿塞拜疆	-	-	-
白俄罗斯	2364121	2826348	119.6
哈萨克斯坦	375134	379739	101.2
吉尔吉斯斯坦	8067	7392	91.6
拉脱维亚	-	-	-
立陶宛	-	-	-
摩尔多瓦	-	-	-
蒙古国	17210	14235	82.7
塔吉克斯坦	45224	37975	84.0
乌兹别克斯坦	105013	94398	89.9
爱沙尼亚	-	-	-
中国*	-	1617	-
朝鲜*	-	39	-
全部的	2914769	3361743	104.2

*自2024年12月15日起开始运行与中国和朝鲜的运输。



至2024年底，俄罗斯和铁组成员国的客运量较2023年增长了15.3%。

新集装箱经路

俄铁旗下的公司特别关注俄罗斯和铁组成员国参与的集装箱运输发展事宜。2024年，欧亚铁路物流股份公司在28条新经路上开展运输。俄罗斯境内新增1个货物核销站。

欧亚铁路物流股份公司正在联合合作伙伴实施中欧全程时刻表过境集

箱班列。自2024年初以来，已开行496列集装箱列车：

中国—欧洲方向的298列和欧洲—中国方向的198列。自2024年6月下旬起，增发了中国（义乌、重庆、武汉）和欧洲（汉堡、马拉舍维奇）始发的班列。

为了在多斯特克—莫伊因蒂路段哈铁基础设施现代化改造过程中，在通过能力有限的情况下保持所需的运输量，欧亚铁路物流股份公司联合哈萨克斯坦合作伙伴，在该公司穿越哈萨克斯坦境内的集装箱服务中成功测试并实施了使用敞车技术。2024年，转运了超过2.25万个集装箱。

自2024年4月以来，欧亚铁路物流股份公司一直在实施将集装箱整编列车从欧洲发送到莫斯科铁路枢纽站的项目。4月-12月期间，该项目共开行集装箱班列24列，总运量超过3000标准箱。

俄铁正在认真努力扩大南北陆路走廊沿线的运输。2024年，俄铁物流股份公司沿“南—北”国际运输走廊东线发送了32列穿越哈萨克斯坦境内的集装箱列车。

积极运营下列宁斯科耶—同江跨境大桥，2024年通过该大桥的集装箱量比2023年增加了4倍（2024年为1.86万个标准箱；2023年为3600个标准箱），为与中国双边运输的总体动态做出了重大贡献。发展该口岸的运输是俄铁商业资产股份公司的重点项目之一。

此外，2023-2024年推出新的铁路和多式联运集装箱服务：

——俄铁商业资产股份公司定期多式联运服务，从中国宁波港经纳霍德卡海上贸易港至莫斯科；

——俄铁物流股份公司和Ruskon公司（Delo集团公司旗下）联合提供从伏尔加格勒到新罗西斯克的集装箱服务；

——远东航运集团和俄罗斯出口中心股份公司的联合冷藏集装箱服务“Meat Shuttle”；

——Ruskon公司（Delo集团公司旗下）提供西安（中国）到莫斯科的多品类货物定期集装箱服务；

——Ruskon公司（Delo集团公司旗下）提供俄罗斯到哈萨克斯坦的定期集装箱服务；

——Ruskon公司（Delo集团公司旗下）沿新罗西斯克港—古巴马里尔港经路的集装箱服务；

——广州—扎门-乌德—华沙经路上的国际铁路集装箱服务；

——Ruskon公司（Delo集团公司旗下）、俄铁物流公司和马克西姆物流公司联合提供从俄罗斯到中国的定期铁路服务。

新铁路线投入运营

2024年，在俄罗斯铁路网络上：

——增加351.6公里的线路（包括2.4公里——新线路，174.0公里新增主线，175.2公

里——车站线路)；

- 完成396.7公里的电气化工作；
- 更新271.6公里的信号网络；
- 重建78座桥梁、隧道等。

在贝加尔—阿穆尔干线开工50周年之际，乌拉克—上泽斯克路段的复线插入段和杜安卡—托基路段的第二主线举行了列车开行仪式。此外，鲁杜323公里的会让段的第二条主线和普里坎—穆尔蒂吉特段的复线插入段也举行了列车开行仪式。

“毗邻东西伯利亚铁路宽安达站的宽安达—宽丁斯基路段复线插入段”项目举行了标志性“黄金枢纽”的铺设仪式，该设施连接了贝加尔—阿穆尔干线的西部和东部。

2024年，通往西北盆地海港的11条铁路通道建成通车。

在发展通往亚速—黑海盆地海港的铁路通道项目框架内完成了106个设施的工作。马克西姆·高尔基车站第一阶段的重建工作包括将铁路自动化和遥控技术设备转换为更新的微处理器集中系统，利波夫斯基—库尔杜姆路段的第二条主线也开通了列车运输。

对于中央交通枢纽铁路基础设施开发项目，已根据与莫斯科政府联合批准的“2024年新基础设施投产时刻表”全面实施，七个新设施竣工并启用。

现有铁路线路、路段、车站、铁路基础设施的现代化

2024年俄罗斯铁路网将进行全类型的维修：

- 更新4949.8公里的铁路轨道；
- 更换2278套道岔；
- 完成37个道岔电气联锁集中装置的现代化改造；
- 更新15.2公里自动闭锁。

2024年网络现代化成果包括实现《2024年前经路基础设施现代化和改造综合规划》项目下的铁路基础设施承载能力和客流量的目标指标，包括：

- 贝加尔—阿穆尔干线和西伯利亚铁路的总运载能力达到1.8亿吨；
- 亚速—黑海流域港口通道路段的总承载能力为1.251亿吨；
- 西北盆地港口通道路段的总承载能力为1.456亿吨；
- 中央交通枢纽每个城市的客运量为8.337亿人次（为2024年计划的102.5%）。

在完成国家赋予俄铁的任务方面，开展了场站和仓库基础设施的开发工作。在俄罗斯运输部“打造运输和物流中心网络”部门项目框架内新建货运站和现有货运站的现代化建设措施是实现国家规定的铁路行业向国际运输走廊方向发展运输任务的最重要因素。

2024年进行了以下工作：

——在瑟克特夫卡尔运输和物流中心开设集装箱站点（年处理能力从6.77万个标准箱增加到11.67万个标准箱）；

——乌苏里斯克和纳霍德卡场站的主体工作已完成，可以开始运出从远东港口的空集装箱（年处理能力分别从每年1.46万个标准箱增加到4.06万个标准箱，从每年1.57万个标准箱增加到4.17万个标准箱）；

——新增基础设施，用于组织纳乌什基站的检查作业（海关检查点的数量从6个增加到12个）；

——新查拉站（年处理能力从5100个标准箱增加到1.41万个标准箱）、阿巴坎（年处理能力从7900个标准箱增加到1.73万个标准箱）、车里雅宾斯克货运站（年处理能力从1.022万个标准箱增加到1.095万个标准箱，仓储容量从2.07万吨增加到2.95万吨），格罗兹尼（年处理能力达1.75万个标准箱，仓储容量可同时存储达500个标准箱）的多功能城市码头的现代化工作。

——实施南部港口运输和物流中心第一阶段工作（年处理能力达到11万个标准箱），在该框架内建造了一个集装箱平台（用于处理满载和空载集装箱，一次性仓储容量为2560个标准箱），4条长520米的轨道，货物场地500*20m和海关管制区。

卢布利诺—索尔蒂罗沃奇诺耶车站集装箱货运业务的开始标志着该场站投入使用，在南部港口运输和物流中心范围内开设了海关管制区，购买了2台集装箱装卸机和2台叉车装载机，并配备了工作人员。南部港口运输和物流中心的投入运营是一件极其重要且意义重大的事件，它标志着莫斯科新货运“构架”的创建工作已完成。

购置新的机车车辆，改造现有机车车辆

2024年，俄铁购置了51列电力列车，共计313节车厢。

俄铁客运股份公司购置了550节新客车（包含2023年计划的额外交付的19列客车），其中包括396节单层客车和154节双层客车，并在大修期间对72节客车进行了现代化改造。

2024年，在中央基础设施局投资计划的框架内，购置了223节新机车车辆，包括技术支持和维护模块以及料斗分配器。对2554节机车车辆——平车、料斗分配器、自卸车进行了现代化改造。

2024年，对游隼号高速电动列车进行了现代化改造（更新内部设计和内饰）：

- 改变前厅区的结构；
- 更新吧台区；
- 安装窗户遮光装置；
- 会议室安装电动门驱动装置；
- 更新会议室的椅子和沙发；
- 安装婴儿护理台；
- 儿童区现代化；
- 在商务舱和头等舱车厢安装新座椅；
- 更换地板布；
- 安装无线充电器、插座和LED灯；
- 安装饮水机。

发展旅客运输快速和高速客运网

2024年，继续为发展主要城市之间的高速和高铁运输奠定基础，并实施优先项目——莫斯科—圣彼得堡高铁经路。

签署《关于从克留科沃（阿拉布舍沃）站到圣彼得堡总站的公共高速铁路运输基础设施的融资、建设和运营，以及购买和运营用于莫斯科—圣彼得堡经路基础设施上运输乘客和（或）行李的高速铁路机车车辆》特许协议。

在实施莫斯科—圣彼得堡高铁经路施工项目框架内签署了基本协定，完成了项目结算。

计划2025年完成高铁经路设计并开始施工安装工作。

组织开发俄罗斯第一列高速电动列车以供在高铁上运行。基本设计解决方案已经制定，生产参与方也已确定——超过160家领先的俄罗斯企业和研究中心。第一列电动列车的组装工作计划于2026年开始。

关于简化国际铁路跨境运输工作

简化国际铁路跨境运输工作的目的是减少在口岸站摘挂车辆进行海关检查的次数，并减少车辆的处理时间。为此，在试点项目框架内，与海关部门达成了协议，即将集装箱列车进口货物的海关监管从铁路检查站转移到目的地站、将出口木材货物的海关检查转移到始发站。

与2023年相比，2024年铁路口岸海关查验货物数量减少23.2%。检查数量减少的原因之一是取消了出口货物出境检查站的海关检查，而货物的检查是在始发站进行的。

铁路运输改革和战略发展

2024年，批准了铁路运输发展政府重要文件。

根据俄罗斯总统令“关于俄罗斯联邦2030年前和2036年前国家发展目标”，制定了以下内容：

——实现俄罗斯联邦2030年前和2036年前国家发展目标的统一计划；

——2030年前俄罗斯联邦空间发展战略；

——国家项目板块。

俄罗斯政府批准了《实现俄罗斯联邦2030年前和2036年前国家发展目标的统一计划》。

该文件规定提高“南-北”、“亚速—黑海方向”、“东部方向”、“西北方向”国际运输走廊铁路经路的运载能力，增加俄罗斯国境铁路口岸站的通过能力，增加高速铁路机车车辆的生产数量，包括开发和制造用于高铁线路的国内高速电动列车。

已核准《俄罗斯联邦2030年空间发展战略及2036年预测》。俄罗斯空间发展的主要任务之一是发展郊区铁路交通基础设施，以支持城市聚集区的发展。

俄罗斯联邦总统战略发展与国家项目委员会主席团会议纪要核准了一系列国家项目，其中包括多个联邦项目，其中涉及铁路交通发展的项目如下：

——在国家项目“高效交通体系”框架内，计划发展统一主干交通网络的干线基础设施。

——国家项目“交通流动性的工业保障”包括联邦项目“创新交通生产”，其中规划了高铁车辆的生产活动；

——国家项目“高效且有竞争力的经济”；

——国家项目“生活基础设施”，将在该项目框架内进行中央交通枢纽铁路基础设施的建设/重建；

俄罗斯联邦政府令核准了“贝阿铁路和西伯利亚大铁路的铁路基础设施现代化及运输和发展通行和运输能力（第三阶段）”的投资项目护照，该项目预计发展2035年前的贝阿铁路和西伯利亚大铁路的运输和通行能力，包括：

——2030年总运输能力增加至2.1亿吨；

——2032年总运输能力增加至2.7亿吨。





罗马尼亚国有铁路股份公司 (罗铁)



2024年国际旅客运输总量（与2023年相比）

	2023		2024	
	旅客运输	人公里	旅客运输	人公里
合计:	56.363.242	5.211.399.105	53.363.242	5.033.128.898
国内运输	56.008.562	5.116.471.595	53.319.824	4.949.671.913
国际联运	354.680	94.927.510	300.139	83.456.985

2024年货物运输总量（与2023年相比）（国际货运量单列）

运输货物 (吨)	国内运输	国际运输	合计
2023年	12.814.406	2.433.987	15.248.393
2024年	10.333.125	1.907.805	12.240.930

创建新的集装箱路线

在报告年度内，没有实施新的集装箱路线，集装箱列车继续运行：
——每周4列火车沿楚梅什蒂—康斯坦察渡轮经路运行；
——每周1列火车沿克鲁日纳波卡东—康斯坦察渡轮经路运行；
——每周1列火车沿康斯坦察渡轮—加拉茨，克里斯泰什蒂日日亚经路运行。

铁路基础设施的现代化改造

2024年期间，罗马尼亚国有铁路股份公司（下称罗铁）继续开展修复铁路线路，铁路车站和电子集中系统、安全系统和ERTMS系统的现代化改造，修复桥梁、小型桥梁和隧道等项目。这些项目由欧洲基金拨款，通过“大型基础设施”（POIM）运营计划，2021-2027年间“交通”计划和“欧洲互联互通”机制（Connecting Europe Facility – CEF）、罗马尼亚“国家复苏与复原力计划”（PNRR）金融工具，以及通过罗马尼亚国家预算、交通和基础设施部预算提供资金。

一、与邻国通过陆地或海上进行跨境运输，且正处于准备或实施阶段的主要TEN-T铁路网络路段的铁路基础设施恢复/现代化项目进度如下：

——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：四组的工作正在执行中（1、2、3和4组）；

——卡兰斯贝什—蒂米什瓦拉—阿拉德:1组的设计工作正在开展：卡兰斯贝什—卢戈日；2-4组的工作正在执行中（卢戈日—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：蒂米什瓦拉铁路的区域分公司（5组），布拉索夫铁路的区域分公司（21组），克鲁日铁路的区域分公司（49组），克拉约瓦铁路的区域分公司（26组），布加勒斯特铁路的区域分公司（16组），格拉兹铁路的区域分公司（6组，完成工作后已验收），和雅西铁路的区域分公司（线路600，捷库奇—雅西）的合同正在执行阶段；

——布加勒斯特北站—日拉瓦—朱尔朱北站—朱尔朱北站国境：第1组工作已完成并在完成工作后已验收：恢复维德拉和科马纳地区之间阿尔杰什河铁路桥；第2组进行布加勒斯特北站—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项目设计和执行工作的合同采购程序已启动；

——罗曼—雅西—罗马尼亚/摩尔多瓦国境和帕斯卡尼—德尔梅内斯特—维克萨尼—罗马尼亚/乌克兰国境：修复罗曼—雅西—国境铁路线路修复的生态协议已收到，将在跨部门委员会框架内获得技术经济论证的核准，并根据资金来源的确定，政府将决定核准项目的经济技术指标；普洛耶什蒂—福克萨尼、福克萨尼—罗曼线路修复项目的融资申请已提交，然而，鉴于通过“连接欧洲设施”（CEF）在提案征集框架下分配的预算有限，相关申请已被驳回，明年将继续确定资金来源；针对“德尔梅涅什特—维克尚—罗马尼亚/乌克兰（罗/乌）国

家边界”铁路线的电气化工程，已启动设计和施工相关工作的政府采购程序。

——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现代化：投资目的获得核准，正在确认资金来源，是2021-2027年“运输”计划的备用项目；

——康斯坦察港铁路基础设施现代化改造：已经签署了关于瓦卢卢伊特雷安（Valu lui Traian）第一阶段的设计和施工合同，第二阶段和第三阶段的设计和施工国家采购程序正处于不同阶段；第二阶段的项目融资已通过CEF获得核准，而第三阶段的项目纳入2021-2027年“交通”计划的提案也已获得核准；

——朱尔朱北站—友谊桥（罗马尼亚/保加利亚国境）—鲁塞铁路线电气化：2022年期间，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路（11.345公里）电气化技术经济论证的融资来源进行了正式讨论，并提出了CEF运输计划和罗马尼亚与保加利亚2021-2027年跨境合作计划，这些欧洲融资机制允许通过合作伙伴关系推进跨境项目；

——克拉约瓦-德罗贝塔图尔努塞维林-卡兰塞贝什铁路线现代化：已启动4个采购程序，涉及6个设计和施工合同；这些程序目前处于不同阶段的投标评估中；

——为确保实施普雷迪亚尔-布加勒斯特-康斯坦察铁路段ERTMS系统的运行及扩大GSM-R系统在主要铁路运输网络应用的必要措施——已启动第一组采购程序——“布加勒斯特运营管理中心-CNMT的建筑施工”，目前处于评估阶段，明年将启动其余两组的采购程序。

二、罗马尼亚国有铁路股份公司其他投资项目的进度如下：

- 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点（96.47%）；
- 2b分段：贝尔扎瓦Y地点—伊尔杰乌Y点（93.41%）；
- 2c分段：伊尔杰乌Y点—古拉萨达（74.35%）；
- 第3区段：古拉萨达-锡梅里亚（87.39%）。

- 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，科什拉里尤-锡梅里亚区段。

进度：

- 安装信号设备、ERTMS（欧洲铁路交通管理系统）——已完成99%，进行了测试工作，以便于完成后的验收。

- 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-科什拉里尤区段。

进度：

- 安装信号设备、ERTMS（欧洲列车控制系统）已完成99.15%；目前测试工作已完成，已启动验收工作。

- 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41.56%。

- 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45.05%。

- 在菲特什蒂和丘尔尼察车站，以及布加勒斯特至康斯坦察铁路线上的工作进度：现正在执行阶段，完成了69.50%。

→ 卡兰塞贝什—蒂米什瓦拉—阿拉德铁路线的修复工作。

进度：

- 第1组卡拉什塞贝什—卢戈日：处于设计阶段；
- 第2组卢戈日—蒂米什瓦拉东：21.38%；
- 第3组蒂米什瓦拉东—罗纳兹特里阿什（编组站）Гр.D：3.25%；
- 第4组—罗纳兹特里阿什（编组站）Гр.D—阿拉德：4.40%。

→ 克鲁日纳波卡—奥拉迪亚—比霍尔主教区铁路线的电气化和修复工作。

进度：

- 第1组克鲁日纳波卡—阿吉雷斯：21%；
- 第2组阿吉雷斯—波耶尼：31%；
- 第3组波耶尼—阿列什德：4.43%；
- 第4组阿列什德—与匈牙利的国境：8.10%。

→ 在不同设计阶段进行现代化改造/修复的铁路车站包括：布加勒斯特北站（Gara de Nord）—第一阶段，普洛耶什蒂西站，布什特尼，锡纳亚，维代莱，帕什卡尼，奥尔绍瓦，巴伊莱海尔库拉内，瑟梅什河畔贝克莱安，德杰客运站，科斯廷内什蒂塔贝雷，丘尔尼察，涅普顿，特尤什，雷兹博耶尼，阿尤德。

简化铁路运输跨境工作

作为铁路基础设施管理单位，罗马尼亚国有铁路股份公司已采取以下措施以简化跨境的措施：

——在库尔蒂奇—廖科什哈孜、比霍尔主教区—比哈尔克列斯捷什，朱尔朱北站—鲁塞和维丁—戈列茨国境站间采用信息系统，用于在罗马尼亚与邻国（匈牙利和保加利亚）车站值班员间能够自由咨询和提供空闲路线，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单位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。

购置新的和现代化现有机车车辆

在铁路改革管理局的框架内，以下项目正在实施，资金来自欧洲基金，条件为无偿资助：

1. 购置20列新的电动列车用于跨区域通信，名称为P3-IP/RE-IR，以及相应的列车运营所需的技术服务和维修服务。

37列电动列车用于跨区域通信，该项目正在实施阶段，由2021-2027年的交通计划资助。供应合同编号：2024年03月25日第257号。融资协议编号：2024年09月16日第RUIC 71号。

2. 购置用于区域通信的电动列车，名称为P3-P/RE-R，以及相应的列车运营所需的技术服务和维修服务。

62列电动列车用于区域通信，该项目正在实施阶段，由2021-2027年的交通计划资助。供应合同编号：2024年01月30日第4号，第5号。融资协议编号：2024年12月24日第RUIC 101号。

3. 购置20列用于远距离跨区域通信的电动列车，名称为P3-IP/RE-IR，旨在连接罗马尼亚的城市中心，以及相应的列车运营所需的技术服务和维修服务。

二十（20）辆用于区域间运行的电动列车，该项目处于实施阶段，由PNRR拨款。供货合同编号：51/19/19.12.2024；融资合同编号：RUIC 11/06.04.2023；

4. 购置十六（16）辆配备ERTMS系统的新四轴电力机车，时速可达160—200公里/小时，配有16节客车车厢，用于铁路旅客运输。同时，购置相关的维护和维修服务，以保障机车在最佳的安全和舒适条件下运行——该项目由PNRR实施拨款。供货合同编号：RUIC 1/29.01.2024；融资合同编号：RUIC 12/06.04.2023；

5. 购置十二（12）辆氢燃料电池电力牵引客运列车，及相关的维护和维修服务，以保障列车的正常运行——该项目目前处于准备阶段，计划在SEAP公布，由PNRR拨款。2024年12月2日在SEAP平台上发布第CN1075859号招标公告，投标截止日期为2025年3月31日。



斯洛伐克共和国铁路 (斯铁)



2023-2024年客运量

年份	运送旅客（千人次）	客流量 （百万旅客周转量（公里）
2023年	71726.51	3560.40
2024年	70758.07	3558.65
2023国际联运运量	5257.52	263.264
2024国际联运运量	4879.36	268.13

2023-2024年货运量指标

年份/吨	国内运输	国际运输	合计
2024*	3 137 111	20 882 236	24 019 347
2023	3 269 195	23 081 391	26 350 586

*2024年数据在进行第一次年度初步总结后获得，官方数据将于2025年3月初公布。

开通新的集装箱运输经路

2024年未开通新的集装箱运输经路。

开通的铁路新线旅客运输

——自2024年12月15日起，在旅客运输层面推出新的一对列车：961/964科希策—乔普往返列车。

基础设施现代化项目改造

- 1) 日利纳—科希策铁路线路、利普托夫斯基米库拉什—波普拉德塔特拉路段（外围），第一阶段（波普拉德-卢奇夫纳）现代化改造——于2024年8月完工。
- 2) 斯洛伐克共和国/捷克共和国国境线的德文斯卡新村铁路线路现代化改造——工程主要在库塔（外围）—库塔州国境段进行，预计库塔—斯洛伐克共和国与捷克共和国国境段工程于2026年12月31日完工。德文斯卡新村—马拉茨基段预计于2027年12月31日完工。
- 3) 日利纳—捷普利奇卡编组站建设及相应的日利纳枢纽铁路基础设施建设完成，包括瓦格—瓦林—斯特雷奇诺路段——项目正在进行中，预计根据承包合同将于2025年12月完成建设工程。
- 4) 加尼斯卡—维尔卡伊达—博德瓦河畔摩尔达瓦路段电气化项目，于2024年12月完工。
- 5) 特雷比绍夫集成客运综合场站于2023年10月完工。
- 6) 走廊现代化改造：捷克/斯洛伐克国境段—恰德察—基苏察河畔克拉斯诺（外围），铁路线路，第三阶段—恰德察（外围）—恰德察国境段，建设项目目前正在实施，预计将于2025年12月完工。
- 7) 瓦格河畔特尔诺维采火车站—特夫尔多绍夫奇火车站，第1和第2号轨道现代化改造——于2023年10月完工。
- 8) 将GSM-R应用于斯铁网络，瓦林—科希策—蒂苏河畔切尔纳国境站路段，于2024年12月完工。
- 9) 科希策火车站—第1号、第2号、第3号站台的改造和第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改造正在实施，预计将于2025年12月完工。
- 10) 昂达沃河畔班诺夫采—胡门内路段的电气化和相关改造正在实施，预计将于2025年7月完工。
- 11) 沙什廷—库季，第1号轨道线路上部建筑的综合改造——于2024年11月28日完工。

12) 克龙帕希火车站，第23—30号道岔现代化改造——于2023年12月完工。

13) 波普拉德—斯皮什卡新村线路，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2025年2月移交施工现场，并开始施工。

14) 德文斯卡新村—国境段（马尔赫格）线路全面重建和电气化改造——工程于2024年3月开始施工，预计于2025年6月完工。

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

货运车队的改造计划

将货车车厢改装为LL型闸瓦杆无噪音车厢。斯铁货运公司7-16年车龄的自备车已经改装为具有合成闸瓦杆或LL型闸瓦杆的车厢。2021年成功完成了将2050节车厢重新装配LL型闸瓦杆的项目。在2022年至2024年，我们参加了第二个欧盟项目中将2819节车厢改装为装配LL型闸瓦杆的任务。截至2024年年底，共计将9214节配有斯铁（货运）ECM的货车车厢改装为配备LL和K型闸瓦杆的车厢。

在车厢上安装GPS

为提高灵活性、完善编制进度表和定期技术维护计划，到2024年底，斯铁（货运）公司已为6000辆货车车厢配备了GPS传感器。

移动轨道车辆的改造计划

在现代化改造期间，在131、363和742.71系列移动轨道车辆上配备了摄像头记录系统。移动轨道车辆总数为98辆。

在2023—2025年期间，将20辆742系列的移动轨道车辆改造为742.71系列，并将在2026年底前新增10辆。截至2024年12月31日，斯铁（货运）共计新增15辆移动轨道车辆。

旅客车辆

新型车辆—机车和电力机车：

——去年对4辆EJ r425（“TEЖ”）机车进行现代化改造。

现代化改造

——9辆EJ660（ŠKODA Panter）机车；

——4辆Standler KISS机车。

发展快速和高速客运网络

2024年完成连接V4国家高速铁路的国家技术经济项目论证。斯洛伐克交通部将通过关于进一步实施该项目的决议。

简化铁路运输跨境工作

2024年，斯铁（货运）进行了下列工作：



“多布拉”联合运输场站的现代化改造

1. 准备阶段（2022—2025年项目）——包括，主要是工程的全面准备工作。包括详细规划、准备项目文件直至施工许可证，以及获得所有必要的许可。该阶段的顺利完成取决于施工许可证的发放。同时，计划购置多式联运换装设备和应用软件解决方案；

2. 实施阶段（2024—2029年项目）——为按照已批准的项目对场站进行建设和现代化改造。其中包括拆除、建造新建筑，安装技术和设备：

——制定铁路基础设施和换装设施现代化改造项目，保障蒂苏河畔切尔纳换装站的潜力；

——在单处理流程框架内扩展监控“Innofreight”货车运行功能——在自卸车上、在蒂苏河畔切尔纳站、在装载状态下、在空载状态下以及在境外停留状态下；

——开发可在智能手机上使用的新应用程序“mVLAK”。该程序可用于进行全面制动检查、记录制动关闭的车辆及记录保持制动的车辆。

2024年，继续实施CEF2项目“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”，旨在改善、优化和现代化改造匈牙利、斯洛伐克和乌克兰之间（乔普—扎霍尼—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，从而改善国境站的运输管理，提高乌克兰和欧洲铁路系统之间的共同协作。

自2024年12月1日起，线路（国境点）至蒂苏河畔切尔纳站的旅客运输边境管制流程发生变化。对于斯洛伐克铁路而言，这增加了蒂苏河畔切尔纳—乔普线路段的运量。

改革和完善铁路运输管理体制

斯洛伐克铁路公司在第31届斯洛伐克—乌克兰铁路边境会议上提议修改与乌克兰铁路股份公司的双边协议体系。

建议终止2003年在基辅签订的乌克兰国家铁路运输管理局、斯洛伐克铁路总局和斯洛伐克铁路之间关于跨国界铁路运输的协定，用独立的双边协定——分别针对斯洛伐克铁路、斯铁（货运）和斯铁之间替代。

斯洛伐克铁路工作组起草了“铁路基础设施互联条约”基础设施互联条约草案和执行该条约的地方协议草案，其中包含铁路基础设施互联点的具体条件，即“关于边界线和国境站马乔夫采（斯洛伐克）—乌日哥罗德（乌克兰）的地方协议”和“关于边界线和国境站蒂苏河畔切尔纳（斯洛伐克）—乔普（乌克兰）的地方协议”。





塔吉克斯坦铁路国家单一制企业 (塔铁)



	单位	2023 年	2024年	为2024 年%
货运总量	千吨	6458.2	6709.6	103.8
其中：出口	千吨	600.8	358.5	59.6
进口	千吨	5423.0	5830.0	107.5
客运总量	千吨	455.6	456.0	100.1
其中：国际运输	千吨	72.2	63.5	88.0
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	-	-	-
既有车辆现代化改造	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	2023年	2024年	2024年与2023年的比率, %
货物运输:	千吨	24 468.9	25 324.5	103.5
(其中, 国际运输)	千吨	7 857.5	8 478.8	107.9
货物周转量	千吨公里	13 974.7	14 108.1	101.0
旅客运输:	千人次	3 951.2	3 739.0	94.6
旅客周转量	千人公里	2 479.5	2 479.5	100.0

开通新的集装箱运输经路

2024年, 土库曼斯坦集装箱运输网继续保持良好态势。在这种情况下, 集装箱运输方向和运输方式如下:

- 进口运输:
- 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (契诃夫—谢米格拉维马尔—博拉沙克—萨拉赫斯/格普贾克)。
- 过境运输:
- 中国—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—阿富汗 (多斯特克/阿腾科里—博拉沙克—塞赫佳卡/塞赫塔巴特/伊曼纳扎尔) ;
- 中国—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (阿腾科里/多斯特克—萨雷阿加什—霍贾达夫列特—萨拉赫斯/阿奎拉) ;
- 中国—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (阿腾科里/多斯特克—博拉沙克—萨拉赫斯/阿奎拉) ;
- 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 I —博拉沙克—阿奎拉) ;
- 白俄罗斯—俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (卡里伊 I /卡里伊 III/卡里伊 IV/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) ;
- 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—格鲁佐沃伊/沙尔塔什/阿帕拉特纳亚—伊列茨克 I —博拉沙克—萨拉赫斯/阿奎拉) ;
- 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) ;
- 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—阿利亚特—土库曼巴希 I —霍贾达夫列特—安集延/布哈拉 I /季奇利克/乌卢格别克/泰尔梅兹/阿布雷克/阿萨克) ;
- 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) ;
- 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—萨拉赫斯/阿奎拉) ;
- 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗 (尼戈泽罗/舒沙里—谢米格拉维马尔—博拉沙克—萨拉赫斯)。

2024年的结果表明, 土库曼斯坦境内集装箱运输量达12800TEU, 比2023年同期增长了17.8%。

为了改善和增加贸易额, 以及加快货物和吞吐量的流动, 土铁参与了国际运输走廊的发展项目并在其实施过程中提供必要的协助。因此, 目前, 为了进一步改善和增加货物运输量, 土库曼斯坦正在参与国际多式联运路线项目:

- 1) 亚太国家 (亚洲和太平洋地区) —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—欧洲国家;
- 2) 伊朗—土库曼斯坦—乌兹别克斯坦—吉尔吉斯斯坦;
- 3) 俄罗斯—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗。

在这些路线上，货物运输通过集装箱列车加速通过，也使用汽车和铁路运输，即在土库曼斯坦境内采用汽车运输，“汽车”运送货物从伊朗到土库曼纳巴德、泽尔格尔站，然后装载到铁路汽车运输车上，再运到铁路上。

主要的过境潜力货运流是通过土库曼巴希/阿利亚特港口的集装箱运输，经土库曼斯坦过境到中东和中亚各国并返回；沿“欧洲—格鲁吉亚—阿塞拜疆—土

库曼斯坦—乌兹别克斯坦—吉尔吉斯斯坦—中国—亚太国家”的跨里海国际运输走廊（TITR）进行运输，然后通过土库曼巴希—阿利亚特—卡尔斯铁路线过境，并利用里海港口的支线船舶返回。

2024年与俄罗斯铁路股份公司联合开展“南-北”国际运输走廊建设。应该指出，2023年确定的使用东线基础设施统一降低集装箱公里费率已延长至2024年。在优化伊朗和土库曼斯坦海关手续文件以及改进边境口岸车辆和集装箱转运技术方面取得了一定成果，从而缩短了货物运送时间并减少了车辆周转率。

在与伊朗铁路的合作框架内，定期举行铁路机关领导级会议，讨论发展国际过境货运量和增加土库曼斯坦走廊货运量的重要问题。



开通的铁路新线

没有开通新的线路。

基础设施现代化改造

计划于2025年建成：

萨拉赫斯站：

- 在场站建造额外的装卸作业区；
- 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；
- 在鲁希贝伦特车站建造蒸汽喷洗站。

由于阿尔卡德火车站新建计划，需对布兹梅因车站的到发轨道进行改造：

- 在杰贝勒、巴米、杜沙克、拜拉马利站建设火车站。

继续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系统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—马累—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

2024年，为修理机车和货车购买了备件。维修了400辆各类货运车辆。

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，包括更换轨道上层结构、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。

通过缩短文件生成、传输和处理时间，提高文件流转效率，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。

新的程序系统包括计划部员工、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提案，包括边境和海关管控程序，以提高经土库曼斯坦和俄罗斯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运价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。

为了发展运输和物流服务，土铁、哈铁和俄铁之间进行谈判，并制定了开展活动的路线图。

为了解决“南-北”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行就土库曼斯坦、哈萨克斯坦和俄罗斯的国境口岸清单开展联合工作。

此外，2024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具有竞争力的统一运价。





乌兹别克斯坦铁路股份公司 (乌[兹]铁)



2023年的货运量和客运量，仅国际运输量

2023年运输货物10941.11万吨，2024年10267.88万吨，2023年客运量为980.97万人次，2024年1001.02万人次。

2024年，乌兹别克斯坦铁路股份公司的国际运输量为4290万吨，是2023年同期的88.5%（减少560万吨）。

开通新集装箱经路

成功组织了从印度蒙德拉港、纳瓦谢瓦港和钦奈港经伊朗阿巴斯港到塞尔格利站的集装箱多式联运新路线。（20个20英尺集装箱，20天行驶2673公里）

首列集装箱编组列车从中国东部的金华站开往乌兹别克斯坦的纳扎尔贝克站。（50个40英尺集装箱，12天行驶6250公里）

增开了从中国江苏省到马吉兰物流中心的集装箱直达班列。（100个20英尺集装箱，9天行驶4650公里）

开通了从中国到吉扎克物流中心的常设集装箱班列，通过阿腾科里站和奥什站。（2024年从奥什站运输了45个集装箱，从阿腾科里站运输了831个集装箱）。

在出口方面，集装箱多式联运路线从塞尔格利站经格鲁吉亚波季港到巴西。（54个40英尺长的集装箱，运距15000公里，运输时间50-70天）。

与哈萨克斯坦哈铁快运公司合作，完成了从中国陆路港口西安到塔什干的首列集装箱编组列车。（50个40英尺长的集装箱，距离4486公里，运输时间5天）。

在乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗经路上，18个装有钾肥货物的40英尺集装箱首次从纳扎尔别克站运往印度。

从伊朗的阿巴斯港到楚库赛站，试运送了两个20英尺集装箱。

基础设施现代化改造

2024年，4个项目计划投入运营：

- “在纳曼干州楚斯特区‘纳曼干’自由经济区境内修建铁路”项目；
- “修建新的沙沃特—卡拉乌扎克新铁路线和跨阿姆河公铁两用桥”项目；
- “在塔什干—奇尔奇克—霍吉肯特经路上建造现代化高速电气列车”项目；
- “修建乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦国家边界奥克—库普里克通道”项目。

2024年购置新车辆和既有车辆现代化改造

- 维修了1646辆不同类型的货车；
- 维修了45台机车；
- 建造了837辆货运车厢和30辆客运车厢并投入运营。

发展快速和高速客运服务

目前正在实施布哈拉—乌尔根奇—希瓦、米斯肯—努库斯线路电气化项目。



爱沙尼亚铁路股份公司 (爱铁)



2024年，运输货物279.6万吨，较2023年减少58.33%。

国际联运运输货物146.8万吨，较2023年减少51.7%。

2024年运输旅客776.5万人次，较2023年减少0.5%，客运周转量382.645百万人公里，较2023年增加6.24%。

2023—2024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。

2024年基础设施现代化建设情况如下：

——开始对埃格维杜乡—塔帕—塔尔图区段的交通控制系统进行现代化改造。

——在塔帕—塔尔图路段，开始了大修和曲线平整工程，以提高列车速度和电气化水平。

未购置新车辆和未进行车辆的现代化改造。

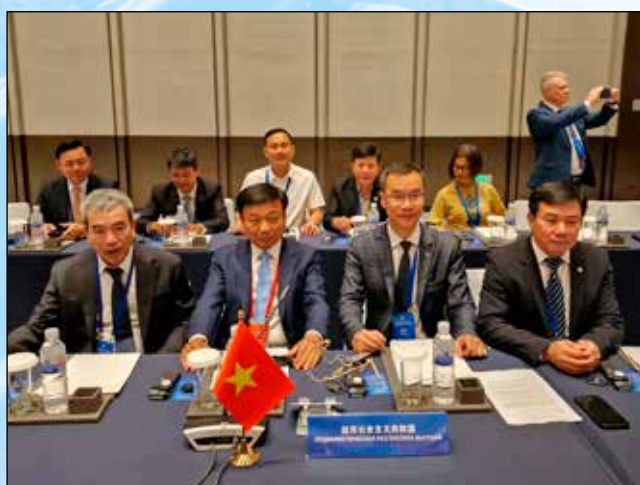
在发展快速和高速客运服务网络计划框架下，开展了以下工作：

——在塔帕—塔尔图路段，开始大修以提高列车速度和电气化水平。

简化跨境、改革和完善铁路运输管理体制的工作尚未开展。



铁组第五十二届部长会议图片报道 (2025年6月10-13日, 中华人民共和国青岛)



铁组第五十二届部长会议图片报道
(2025年6月10-13日，中华人民共和国青岛) (续)



铁组第五十二届部长会议图片报道 (2025年6月10-13日，中华人民共和国青岛) (续)



铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十九次会议图片报道 (2025年4月14-17日，华沙)



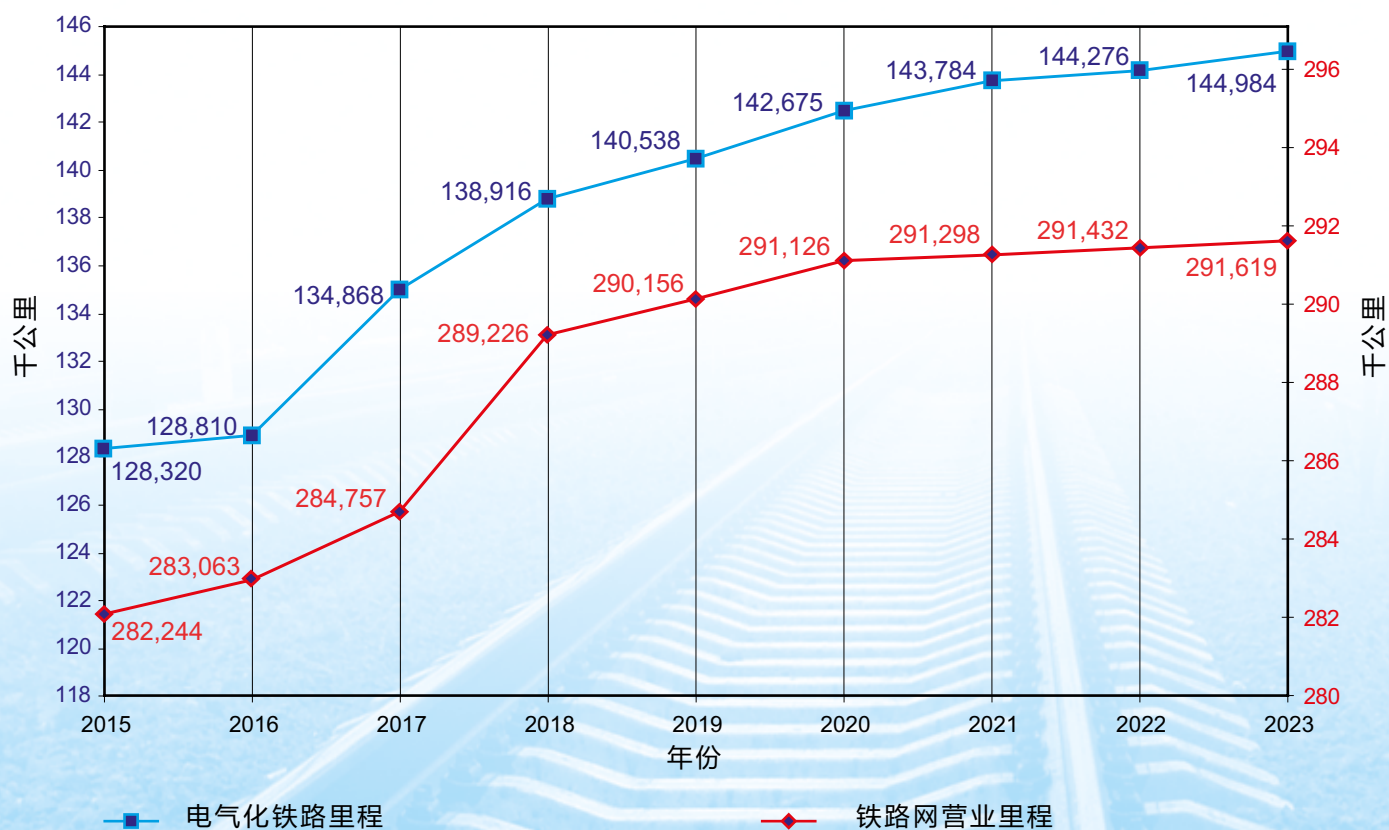
铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十九次会议图片报道 (2025年4月14-17日，华沙) (续)



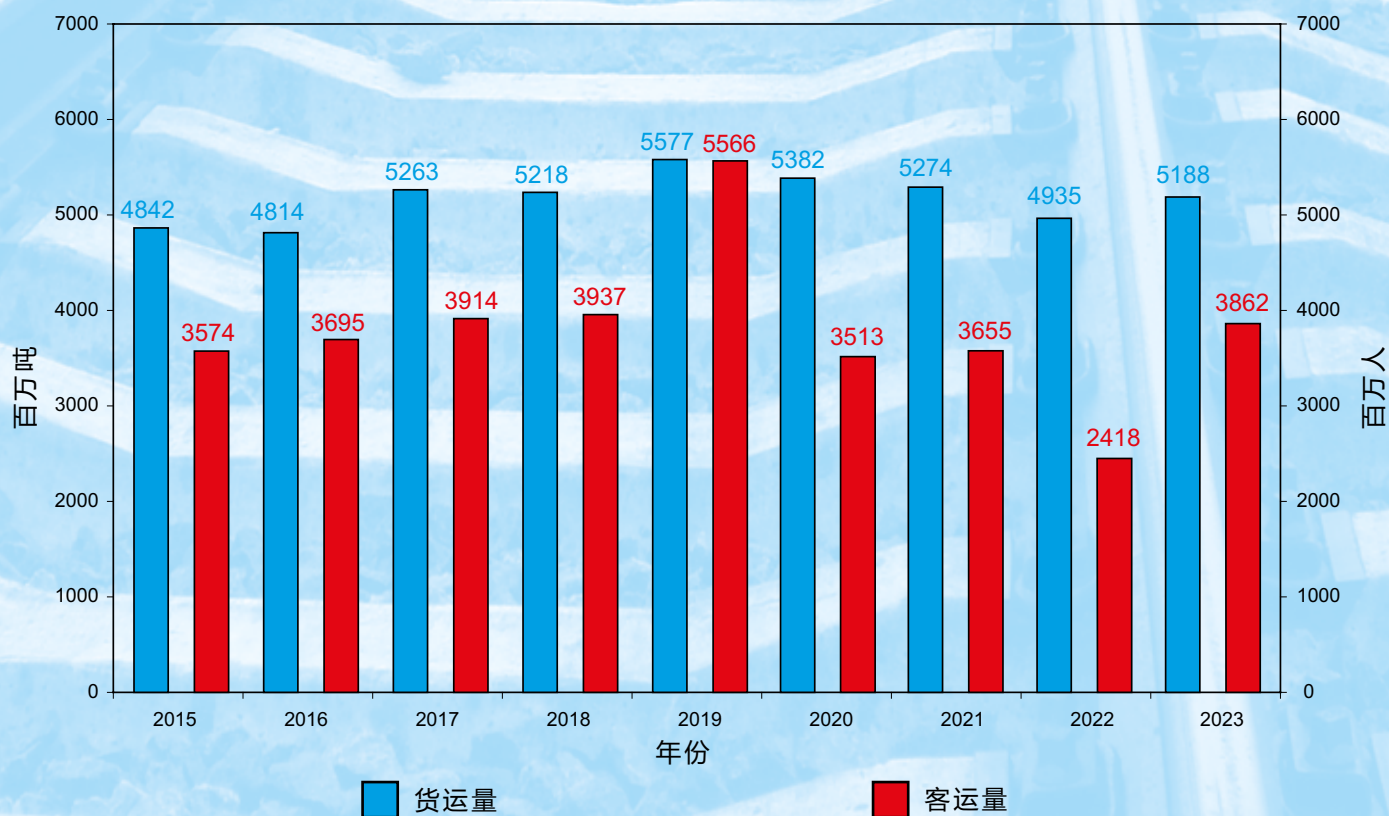
铁组成员参加铁组范围内现行协定和协约的参考资料 (截至2025年3月10日)

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
参加国共计			26	26	13	16	17	15	20	23	16	5

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 TRANŽITA SERVISS



Rail Cargo Hungaria
Rail Cargo Group



ООО "Euro Rail Cargo"

