

铁路合作组织 (铁组)



Организация сотрудничества
железных дорог (ОСЖД)

Organisation for Cooperation
between Railways (OSJD)

Organisation für die Zusammenarbeit
der Eisenbahnen (OSShD)

铁路合作组织 2022 年工作报告

铁组成员

(截至2023年8月1日)

铁组成员国和铁组成员国铁路

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

铁组观察员铁路

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

铁组加入企业

OLTIS集团股份有限公司(捷克)	Euro Rail Cargo有限公司(拉脱维亚)
FEROVIAR ROMAN集团股份有限公司(罗马尼亚)	Baltijas Tranzita Serviss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)	SIGIS股份公司(拉脱维亚)
Unicom Transit股份公司(罗马尼亚)	蒙古铁路国家股份公司(蒙古)
CTM有限公司(俄罗斯圣彼得堡)	Интранс股份公司(俄罗斯)
PLASKE股份公司(乌克兰)	俄罗斯邮政股份公司(俄罗斯)
第聂伯罗彼得罗夫斯克道岔厂股份公司(乌克兰)	北京交通大学(中国)
匈牙利铁路货运股份公司(匈牙利)	西南交通大学(中国)
Freightliner PL有限公司(波兰)	Baltijas Ekspresis股份公司(拉脱维亚)
南高加索铁路股份公司(亚美尼亚/俄罗斯)	Gargždų geležinkelis股份公司(立陶宛)
集装箱运输公司(俄罗斯)	Sinotrans有限公司(中国)
TBEMA股份公司(俄罗斯)	成都北辰中金展览有限公司(中国)
ОТЛК ЕРА股份公司(俄罗斯)	福豪盛传感器技术有限公司(奥地利)
Евросиб股份公司(俄罗斯)	CER货运控股公司(匈牙利)
Track Tec股份公司(波兰)	杰帕德快运公司(捷克)
东北亚铁路集团股份有限公司(中国)	波兰东西方物流有限公司(波兰)
俄罗斯交通大学(莫斯科铁道学院)(俄罗斯)	远东航运集团(俄罗斯)
中国中铁二院工程集团有限责任公司(中国)	波兰铁路研究院(波兰)

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	15
铁组委员会的经营活动	83
观察员和加入企业参加铁组工作情况.....	87
与国际组织开展合作情况	91
附件1：铁组各铁路主要生产指标	103

本报告于2023年4月19日由铁组第37次铁路总局长（负责代表）会议（2023年4月12-14日和19日，波兰华沙，视频会议）赞同，2023年6月15日由铁组第50届部长会议（2023年6月13-16日，韩国，釜山）核准。

出版单位

铁路合作组织（铁组）委员会

编辑委员会

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

交付排版： 2023年6月28日
签字印刷： 2023年8月21日

编辑部

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

地 址：00-681华沙 霍扎街63/67号
电 话：(+48) 22-657-36-17
(+48) 22-657-56-18
传 真：(+48) 22-621-94-17
(+48) 22-657-36-54

电子邮箱： osjd@osjd.org.pl; www.osjd.org

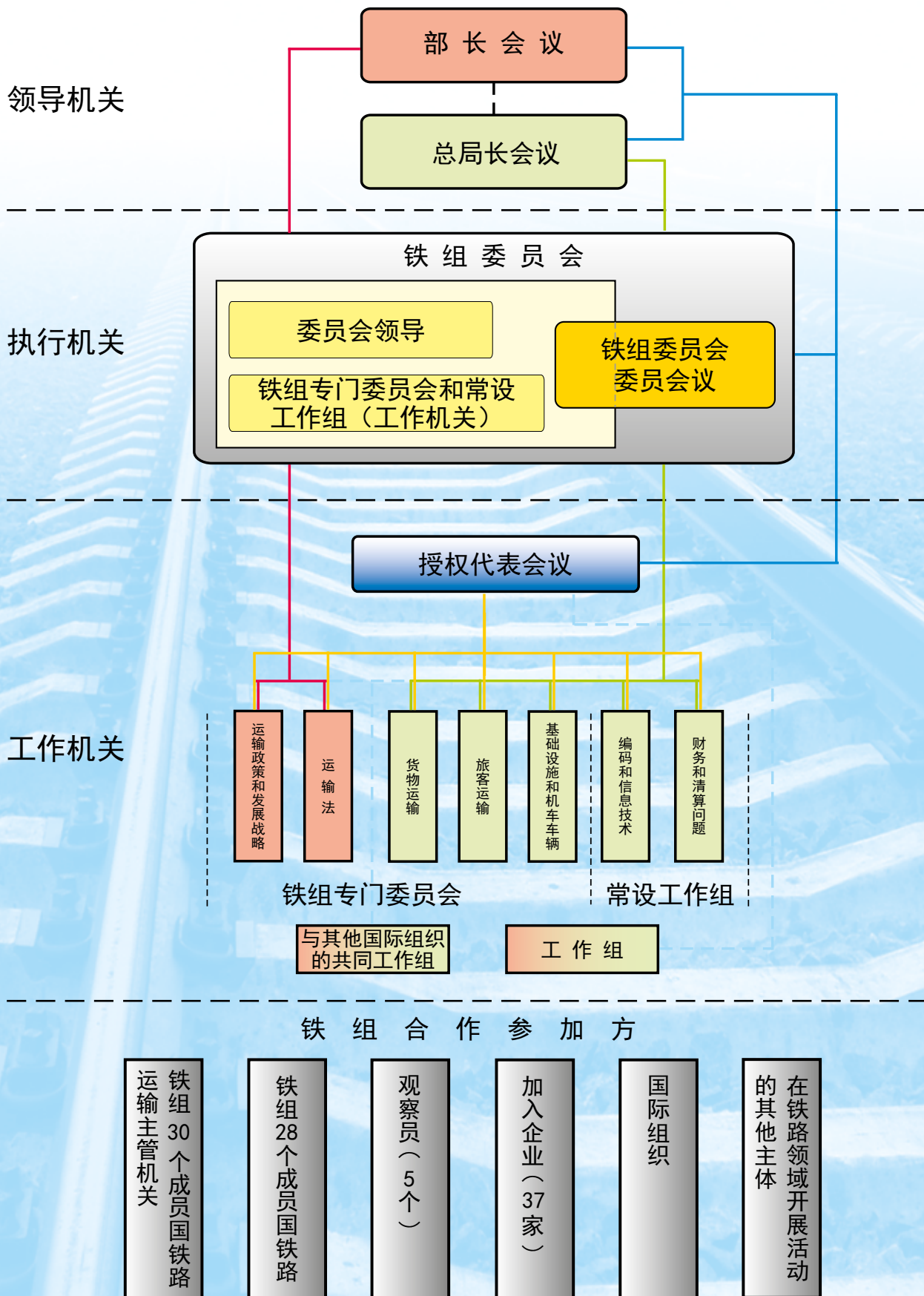
PAB-Font s.c.印刷厂印刷
地址：03-310华沙，Odrowęża 11号
电话：(+48) 22-675-65-17
e-mail: biuro@pabfont.pl

文中采用的缩写词一览表

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

铁路合作组织（铁组） 机构

(2023年8月1日)



铁组委员会领导



铁组委员会主席
米罗斯拉夫·安东诺维奇



铁组委员会副主席
米哈伊尔·弗谢沃洛
日斯基



铁组委员会副主席
隋瑞政



铁组委员会秘书
阿季拉·基什

统计数据
(铁组成员国铁路2022年主要指标)

序号	国家	铁路	代码	营业里程 (km)	电气化铁路 (km)	旅客运量 (千人)	旅客周转量 (百万人公里)	货物运量 (千吨)	货物周转量 (百万吨公里)
1	阿塞拜疆	阿塞拜疆	0057	2137,6	1156,7	5136,5	193,9	18730,5	7096,9
2	阿富汗*	阿富汗	0068	99					
3	白俄罗斯	白铁	0021	5474,1	1369,5	61980,5	5056,2	103321,3	36485,9
4	保加利亚	保铁	0052	4031	3001	23074,4 ¹	1603,2 ¹	19079,2 ²	5160,7 ²
5	匈牙利 ⁵	匈铁	0055	7654	3208	141009,1	7792,1	39887	9514
6	越南	越铁	0032	2347		4498	1617,2	5683,4	4646,8
7	格鲁吉亚	格铁	0028	1386,8	1364,8	1604,7	482,9	14772,8	4193,2
8	伊朗*	伊铁	0096	6317					
9	哈萨克斯坦	哈铁	0027	16005,6	4237,5	19990,2	16886,2	285298,3	245176,4
10	中国	中铁	0033	69839	48772	619967	213229	2795193	2571665
11	朝鲜*	朝铁	0030	4400					
12	韩国	韩铁	0061	4153	3277,2	145509	25843	23626	6054
13	吉尔吉斯斯坦	吉铁	0059	417,2		268,7	21,7	8022	1013,8
14	拉脱维亚	拉铁	0025	1864,9	250,9	15694	541	21588	7372
15	立陶宛	立铁	0024	1919 ³	152 ³	4688,2	432,6	30977,4	7375,1
16	摩尔多瓦	摩铁	0023	1150,8		572,2	32	3815,1	1219,5
17	蒙古	蒙铁	0031	1839,6		2382,9	701,5	27724,9	14910,2
18	波兰**	波铁	0051	19461	11924	344830	23848,9	248630	62516
19	俄罗斯	俄铁	0020	85520	44314	1135184	122761,6	1355326,7	2636555,4
20	罗马尼亚	罗铁	0053	10615	4031	70252,4	5730		
21	斯洛伐克	斯铁	0056	3580,1	1584,7	67118 ⁴	3226,9 ⁴		8363,7
22	塔吉克斯坦	塔铁	0066	670		455,6	21,3	6104,2	274,1
23	土库曼斯坦*	土铁	0067	3840					
24	乌兹别克斯坦	乌(兹)铁	0029	4726,1	1933,9	9139,2	3549,4	102282,3	24989,3
25	乌克兰	乌(克)铁	0022	21603,7 ⁷	9349,7 ⁷	52690 ⁸	10904	150582,0	94563
26	捷克*	捷铁	0054	9523,4	3234				
27	爱沙尼亚	爱铁	0026	910	135	7133,8	382,3	7826,7	976,9
	总计	铁组		291484,9	143295,9	2733178,4	444856,9	5268470,8	5750121,9

* - 2021年前的数据
** - 全部承运人的数据
1 - 保铁货运公司数据

2 - 保铁货运公司等铁路承运人数据
3 - 截至2022年1月1日数据
4 - 斯铁货运公司数据

5 - 匈铁、匈铁客运公司和吉肖富铁路数据
7 - 2013年数据
8 - 旅客发送量

前言

2022年，运输行业不得不应对与不稳定的地缘政治和社会形势相关的新挑战。铁路合作组织在其工作中考虑到了发展铁路运输领域国际合作及制定旨在稳定局势和维护供应链安全措施的问题。

铁组各工作机构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，完成了自身的工作。铁组在最困难的地缘政治和社会环境中表现出了稳定性以及灵活适应新工作模式的能力。铁组委员会领导和委员的工作着重于提高运输效率和完善铁路运输作业中的各个方面。同时，铁组主张和平、相互尊重和根据国际法解决争议问题。

去年，铁组领导机构——铁组部长会议和铁路总局长（负责代表）会议通过了与铁组活动相关的一系列重要决议。老挝人民民主共和国成为了铁组新的成员。

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

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

尽管存在不利的外部条件，但铁组委员会领导和委员在会议和其他活动的框架内成功举行了多次会晤，在国际论坛上介绍了铁组有关铁路运输问题的立场。这有助于加强与铁组成员国相关部委和铁路的合作，并在国际范围内提高人们对铁组的职能和对发展运输业方面所做贡献的认识。铁组新的工作方向是：数字化转型、环境保护和气候变化，以及运输部门应对相关挑战的需要。

2022年，铁组继续完成自身使命，旨在为铁路行业制定最佳解决方案。

我希望实现和平并成功找到克服困难的方法，以便造福于铁路合作组织的所有成员，并进一步发展欧亚大陆的铁路运输。

致以最崇高的敬意！



铁组委员会主席
米罗斯拉夫·安东诺维奇



1. 铁组领导机构活动



1.1 铁组部长会议

2022年铁组第五十届部长会议未能举行。因此根据《铁组委员会办事细则》第四条第2款规定的程序通过了铁组部长会议决议。于2022年10月24日举行的铁组委员会委员非定期会议商定了铁组部长会议的材料。根据适用的程序，通过了有助于确保铁组执行机构和整个组织发挥职能的决议。

铁组部长会议接收老挝人民民主共和国公共工程与运输部成为铁组成员。作为国际客协和/或国际货协参加方的部长会议成员同意老挝人民民主共和国公共工程与运输部自2023年1月1日起加入这两个协定。

同时，铁组部长会议核准了铁组2023年及以后年度工作纲要，以及铁组委员会2022年最终预算和2023年初步预算。



具有纪念意义的铁组第五十届部长会议（2023年6月13-16日，韩国，釜山）

1.2 铁组铁路总局长（负责代表）会议

根据《铁组委员会办事细则》第四条第2款规定的程序通过了铁组铁路总局长（负责代表）会议（下称总局长会议）的决议。于2022年4月4日和9月15日举行的铁组委员会委员非定期会议商定了总局长会议的材料。研究并讨论了所通过议程中的13项内容。

总局长会议赞同了属于其活动范围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2022年6月1日起生效；

—自2022年7月1日起，将《欧亚多式联运组织和运营问题协定》的管理工作从铁组货物运输专门委员会移交给铁组运输政策和发展战略专门委员会；

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

—核准《国际联运旅客车使用规则协约》（客车规则协约）修改补充事项，并自2023年1月1日起生效；

—责成铁组财务和清算问题常设工作组基于铁路运输业现代化工作条件，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工艺和缩短清算期限，编制清算规则协约各方赞同的涉及组织财务相互关系方面电子文件流转的提案等工作。

总局长会议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，及财务和清算问题方面2023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审查的材料，并就接收老挝人民民主共和国成为铁组成员、铁路运输领域职业教育/培训问题、铁组2021年工作报告，以及委员会预算等问题为部长会议编制了建议。

总局长会议为波兰的一家公司赋予了铁组加入企业地位。



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



2.

铁组委员会活动



2.1 主要问题

2022年，作为铁组执行机构的铁组委员会继续履行自身职能，完成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计划方面开展了协调工作。

2022年，波兰共和国和铁组许多成员国的疫情形势有所好转，使得逐步恢复了线下活动和双边会晤。但是考虑到一些国家仍在实行的限制措施，铁组委员会领导采取了必要的措施，为工作人员提供安全的工作条件并确保按计划顺利落实各项工作。

原计划在乌克兰基辅举行的铁组铁路总局长（负责代表）会议未能举行。铁组委员会对乌克兰铁路股份公司筹备以线下形式组织总局长会议的意愿和开展的各项工作表示感谢。而本届铁组部长会议也未能举行。铁组委员会于2022年11月29日至12月2日以视频形式举行了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。

在十次铁组委员会委员会议上，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和铁组委员会委员参加其他国际组织会议的报告。由于未能举行铁组领导机关会议，因此铁组委员会在确保铁组履行职能方面发挥了重要作用。铁组委员会委员会议商定了有关铁组活动问题的决议草案，这些草案根据铁组通过决议的书面程序提交了铁组领导机构核准。这使得接收了老挝人民民主共和国成为铁组成员，保障了铁组活动的财务基础，并通过了铁组2023年及以后年度工作纲要。

铁组委员会领导对各国为铁组活动给予的大力支持和为落实计划积极开展的共同工作表示感谢。为了由铁组领导机构通过决议，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。

由于非铁组委员会的原因，通过国际铁路直通联运公约文本国际会议未能举行。

根据所签订的协议并在互利基础上，铁组委员会与国际组织、观察员及加入企业开展了合作。2022年，铁组委员会与两个新加入企业签订了协议。

2022年，23个铁组成员国的代表在铁组委员会任职，摩尔多瓦共和国、伊朗伊斯兰共和国、朝鲜民主主义人民共和国和土库曼斯坦未派驻地代表。铁组委员会与上述国家就派遣代表的问题进行了沟通。

2022年，铁组成员乌克兰和大韩民国更换了驻地代表。

2022年，铁组委员会共举行了80次铁组工作机构会议，其中大部分会议采用视频会议形式举行。通过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，铁组委员会以视频会议形式并借助远程办公设备顺利完成了全部会议。

2022年，铁组委员会领导参加了下列活动：

—2月2日，铁组委员会中方副主席张群先生参加了“后疫情时期的过境便利化”经济合作组织第11次运输部长会议（在土耳其共和国举行的视频会议）并发言。

—2月22-25日，铁组委员会主席参加了欧经委内运委第八十四次会议（日内瓦/视频会议）并发言。

—2月25日，铁组委员会主席与朝鲜民主主义人民共和国特命全权大使崔日举行会晤，考虑到该国为防止新冠病毒传播而采取的措施，讨论了在铁组范围内开展合作的问题和恢复朝鲜代表在铁组委员会工作的问题。

—3月15日，铁组委员会主席参加了铁组加入企业波兰铁路运输研究院（华沙）成立70周年纪念活动。



2022年1月25日，不同时期担任铁组委员会主席职务的安德烈·格拉舍夫斯基（1990-1998年在任，左）、塔捷沃什·绍兹达（1998-2020年在任，右）和米罗斯拉夫·安东诺维奇（自2020年起担任现职）三位主席在铁组委员会举行会晤

—3月23日，铁组委员会主席与国际铁路联盟总干事弗朗索瓦·达文先生和铁盟主席科希什托夫·马明斯基先生举行了三方会晤。会晤期间讨论了双边合作的问题。

—4月14日，由铁组委员会主席率领，由乌兹别克斯坦、捷克和斯洛伐克驻铁组委员会委员组成的代表团与捷克红十字会的代表举行了会晤，旨在支持和促进通过铁组铁路将人道主义物资安全运往乌克兰。

—4月27日，铁组委员会副主席张群先生与大韩民国国土、基础设施和交通部铁路运输政策司副司长吴瑾妮女士举行了会晤。

—4月28日，铁组委员会副主席张群先生率领铁组委员会代表团参加了波兰-韩国高速铁路合作论坛。

—5月6日，铁组委员会主席与乌克兰基础设施部部长亚历山大·库布拉科夫先生就铁组框架内开展合作的问题举行了会晤（视频会议）。

—5月18-20日，由主席率领的铁组委员会代表团参加了在德国莱比锡市由摩洛哥主办的2022年国际交通运输论坛峰会。在部长级会议期间，铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇先生就疫情背景下的运输发展和铁组应对铁路运输领域当前挑战所开展活动的主题发表了讲话。铁组委员会主席与国际铁路运输政府间组织秘书长沃尔夫冈·库珀先生举行了双边会晤，会晤期间讨论了开展合作的问题。该活动还成为了与铁组参加国和其他国际组织代表举行双边和多边会晤的平台。

—6月13日，在华沙铁组委员会举行了铁组委员会领导和委员与哈铁代表团的线下工作会晤，哈铁代表团由哈铁技术政策部主任兼总工程师巴特尔·科特列夫和哈铁与国际组织协作部总经理叶尔让·阿拉尔泰率领。

—6月15日，铁组委员会中方副主席张群先生和铁组货物运输专门委员会主席祖拜达·阿斯帕耶娃女士参加了在布鲁塞尔举行的哈萨克斯坦和欧盟的圆桌会议。双方讨论了中间走廊的合作和发展前景。

—6月16日，铁组委员会领导和委员参加了铁路运输国际委员会—铁组—欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊—铁盟关于在途经阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和哈萨克斯坦的欧洲-高加索-亚洲铁路走廊采用国际货约/国际货协运单的共同研讨会。

—6月21日，铁组委员会主席参加了Pro-Kolej基金会在华沙举办的“铁路国境口岸”论坛。

—6月30日，由铁组委员会主席率领的铁组委员会代表团与由国际铁路运输政府间组织秘书长沃尔夫冈·库珀先生率领的代表团举行了双边会晤。

—7月18-20日，应土库曼斯坦铁道署署长的邀请，铁组委员会主席参加了“国际运输过境走廊：互联互通与发展”国际会议（阿什哈巴德，视频会议）。

—9月20-23日，由铁组委员会主席率领的铁组委员会委员代表团参加了在柏林举行的



铁组委员会代表团与哈萨克斯坦铁路国有股份公司代表团举行工作会晤（2022年6月13日，华沙，铁组委员会）



2023年5月29日在铁组委员会与部长安巴松·孟玛尼率领的老挝人民民主共和国公共工程与运输部代表团举行会晤，联合国亚太经社会代表—运输司运输与物流协调处经济问题专家桑迪普·拉什先生参加。

Innotrans国际轨道交通技术展览会。

—10月14日，铁组委员会主席参加了物流与运输学院的铁路运输安全和数字化欧亚论坛（阿拉木图，视频会议）并发表讲话。在铁组委员会主席的发言中指出了铁组在铁路运输安全领域所开展的工作。

—10月18-21日，应格鲁吉亚铁路股份公司总经理达维德·佩拉泽先生的邀请，铁组委员会主席参加了在第比利斯举行的格鲁吉亚铁路开通150周年的纪念活动。

—11月16日，会见大韩民国特命全权大使林训民先生，以及秘书全昭媛女士和郑夏泳先生。会晤讨论了铁组框架内合作的最新问题和2023年在大韩民国举行部长会议的筹备情况。

—11月17日，铁组委员会主席参加国际铁路运输委员会大会。米罗斯拉夫·安东诺维奇先生在讲话中强调了合作和共同工作对稳定世界局势的重要性。铁组委员会主席祝贺日利·穆尼耶先生就任国际铁路运输委员会秘书长一职。

—11月16-18日，铁组委员会副主席、铁组委员会秘书和铁组委员会委员参加联合国欧洲经济委员会内部运输委员会铁路运输工作组第76次会议。会议上，基什先生就铁组为铁路行业发展以及与其他国际组织开展的活动作了报告。

—11月23-25日，铁组委员会俄方副主席和铁组运输政策和发展战略专门委员会专家参加亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）交通委员会第七次会议（曼谷/视频会议）。与会者讨论了对区域交通发展与合作具有战略意义的问题，旨在推动落实《亚洲及太平洋区域交通运输可持续发展部长宣言》、《亚洲及太平洋区域交通运输可持续发展区域行动纲要（2022-2026年）》，以及委员会相应决议和全球倡议。铁组委员会委员参加了旨在实现该地区交通领域经济、生态和社会可持续性这三个总体目标的意见和经验交流，并讨论了政策。

—12月6日，铁组委员会主席和朝鲜民主主义人民共和国大使举行了会晤，期间双方讨论了为恢复朝鲜驻铁组委员会委员的工作和进一步发展在铁组框架内合作的可能措施。

铁组委员会领导关注地缘政治和防疫形势的发展，并采取必要措施确保顺利完成计划任务。铁组委员会委员参加各项活动，致力于共同应对时代的新挑战，为铁路行业和铁组成员国的共同繁荣做出贡献。

3.

铁组各方面 工作情况



3.1 运输政策和发展战略

在铁组运输政策和发展战略框架内就铁组铁路运输政策问题开展工作，其主要战略任务是协调发展铁组铁路系统，落实完善交通运输的综合措施和发展铁组运输走廊，简化国际铁路旅客和货物跨境，增强铁路运输吸引力，增加铁路在多式联运中的比例，以吸引国际过境运输，并相应地利用铁路运输本身优势，即环境友好，在经济合理的价格条件下设置合适的交付期限，增加铁路在运输市场中的份额。

报告年度内，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信息编制了“2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展综合规划”，计划在铁组第五十届部长会议（2023年6月13-16日，大韩民国）上核准该规划草案。

考虑到铁组成员国可能对2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展的综合规划进行合理补充并提供材料，以及铁组成员国对铁组第1-13铁路走廊纳入新线的建议，将继续开展修订2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展综合规划的工作。



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·巴赫特，尤尔科夫斯基·季阿娜

同时，为分析铁路基础设施发展规划措施的落实情况，包括在《2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展的综合规划》中记载的分界区段情况，决定于2023年开始追踪《2030年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展的综合规划》2021年度的落实情况。

根据铁组**约+建303**备忘录《编写和填写铁组铁路走廊技术运营说明书的办事细则》的要求开展了修订铁组第1-13铁路走廊技术运营说明书的工作。根据铁组成员国提交的材料编制了铁组第1-13铁路走廊技术运营说明书修订草案。

例会上商定了截至2022年11月10日的铁组第1-13铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录修订草案。

同时决定根据可能的补充事项、更新的数据，以及对铁组第1-13铁路走廊纳入新线路的情况，继续就修订技术运营说明书开展工作。

例会上研究了列入铁组铁路走廊示意图的补充事项草案，并决定于2023年将其编制完成。

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

2022年举行了4次铁组第1铁路走廊相关参加国参与的咨询会晤。在咨询会晤上就走廊发展问题交换了意见和建议，并研究了咨询会晤的目的和任务，包括成立走廊协调机构的可能性，该机构的目标、任务和提供第1走廊发展信息的统一格式等。

铁组运输政策和发展战略专门委员会的重要工作方向之一就是研究纳入新线路的可能性来发展铁组铁路走廊。因此，报告年度内研究了铁组成员国有关对铁组铁路走廊纳入新线路的一系列提案。

因此，通过纳入塔帕—塔林区段延长铁组第1铁路走廊1之2支线。

将第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基—卡尔察希—詹巴兹—卡尔斯铁路区段纳入了铁



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

组第5和10铁路走廊。

对铁组第10铁路走廊第10之1和10之6支线列入如下修改事项：

—10之1支线：阿克套港/库雷克港—贝涅乌—沙尔卡尔—谢克谢乌尔—热孜卡兹甘—阿塔苏—扎雷克—莫因蒂—阿克斗卡—多斯特克；

10之6：阿克套港/库雷克港—贝涅乌—沙尔卡尔—谢克谢乌尔—阿雷西1—图尔克西布—舒—热特肯—阿腾科里。

按照上述线路开始编制走廊技术、运营和商务发展合作备忘录草案，以及2030年前走廊发展的综合规划草案。

根据铁组委员会办事细则第四条第2款规定的程序，自2022年7月1日起，《欧亚多式联运组织和运营问题协定》（下称协定）的掌管工作已从铁组货物运输专门委员会移交给铁组运输政策和发展战略专门委员会。

会议决定，与掌管该协定有关的问题将在协定各方有相应提案时，根据专门委员会工作计划，通过列入该专门委员会的专家会议议程草案研究。

就分析铁路运输跨境情况，以及查明国际客货运输途中存在的问题和壁垒继续开展工作。

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、技术和工艺交换了意见，这些有利于在减少跨境时间和最大限度提高客货查验效率方面取得成果。

会议研究了按照已核准格式编制的2021年在本国国境（交接）站客货列车滞留和停留原因分析信息（与2020年相比较）表格（模板）。

汇总了2021年国境站客货列车滞留和停留原因（与2020年相比较）的信息。

会议决定于2023年以中文、俄文和英文出版《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。

汇总了铁组成员国落实“铁路运输跨境实践”第八次跨部门会议（2015年9月22-23日，波兰共和国，格但斯克）所通过宣言条款的信息。

报告年度内编制并出版了铁组—联合国亚太经社会联合文件《采用电子数据交换以协调国际铁路运输海关手续的潜力》。

会议研究了关于实际



铁组运输政策和发展战略专门委员会“铁组成员国铁路行业发展战略方向”专题专家会议（2022年2月16-18日，铁组委员会，视频会议）



“制定简化欧亚铁路运输过境措施”专题专家会议（2023年4月24-27日，铁组委员会）



铁组运输政策和发展战略专门委员会年度例会主持人
(2022年11月7-10日, 铁组委员会, 视频会议)

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。

计划于2023年举行“铁路运输跨境实践”第十次跨部门会议。

继续就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。

会议讨论了铁组成员国铁路行业战略发展方向的问题,并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。

关于铁组成员国铁路领域改革进展情况的材料,以及2008年以来整理出的有关该问题的材料,均已上传至铁组网站外网。

2023年计划举行铁路行业改革成果和规划圆桌会议。

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2021年铁路行业主要统计资料”的材料和铁组2021年第1-13铁路运输走廊运营工作主要指标,并出版了《铁组2021年铁路行业统计资料简报》。

应指出的是,根据铁组成员国提供的统计数据,2021年与2020年相比,铁路营业里程增加334.5公里,达到291 460.5公里,电气化线路总里程增长了1109公里,达到143784公里。

2021年,货运量较2020年下降2%,为52.74亿吨,货运周转量增长3.5%,为56060亿吨公里。2021年发送旅客36.55亿人次,较2020年增长了4%,旅客周转量增长了8.7%,为5364.99亿人/公里。



铁组运输政策和发展战略专门委员会年度例会审议各项议程 (2022年11月7-10日, 铁组委员会, 视频会议)

2022年，铁组成员国科技经济信息中心继续在建立和发展各国科技经济信息数据库方面开展了工作，数据库容量由国际分布式数据库—铁组自动化数据库组成。

编制了下列专题图书目录汇总表：

—《铁路线路状况检查和监测方面的创新方法和技术手段》；

—《在铁路运输中合理利用物资和燃料能源》。

白俄罗斯铁路局国家联合体科技信息中心承担了“铁路线路状况检查和监测方面的创新方法和技术手段”专题图书目录汇总表的编制工作。

俄铁分公司科技信息和图书馆中心承担了“在铁路运输中合理利用物资和燃料能源”专题图书目录汇总表的编制工作。

会议研究了管理和发展铁组网站科技经济信息中心网页工作的进展情况。

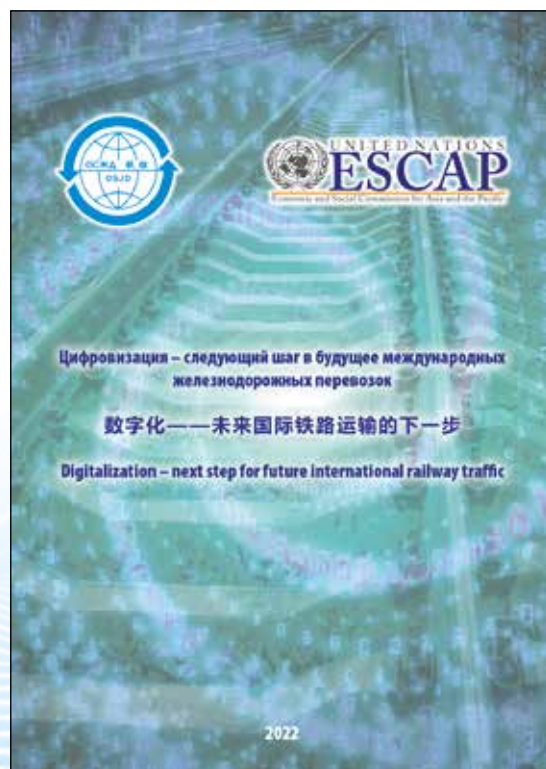
编制了铁组约905/1备忘录《运输业科技经济信息交换工作方法指导手册》和本备忘录附件1“由铁组成员国信息中心整理，并列入铁组自动化数据库总库的各国运输类杂志（出版物）一览表”以及本备忘录附件2“国际分布式数据库信息资源目录”修订版草案。

会议决定将附件2“铁组成员国信息工作中采用的信息资源汇总表（打印版和电子版、数据库、运输专题信息网站等）”草案和附件3“国际分布式数据库信息资源目录”草案列入铁组约905/1备忘录草案。

2023年将继续就修订铁组约905/1备忘录《运输业科技经济信息交换工作方法指导手册》及其附件1、2和3开展工作。

提交了修订版地址手册并已上传至铁组网站。

铁组运输政策和发展战略专门委员会工作机构将向铁组成员国通报列入电子版地址手册的修改事项。



2022年12月出版的《铁组—联合国亚太经社会联合文件：电子数据交换在协调国际铁路运输海关手续方面的作用》封面和首页。

3.2 运输法

根据2021年11月30日至12月3日举行的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核准的专门委员会2022年工作计划以及2022年和以后年度工作纲要，铁组运输法专门委员会（下称专门委员会）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；
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》。

2022年共举行了两次专门委员会《国际客协》专家会议和一次专门委员会《国际客协》例会。

于2021年获得通过并根据第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国际客协办事细则修改和补充事项已于2022年5月1日生效。铁组委员会编制并向国际客协各参加者提交了国际客协及国际客协办事细则修订本。国际客协及国际客协办事细则修订本（内含自2022年5月1日起生效的修改补充事项）已在铁组网站上公布。铁组委员会还编制了上述修订本的非正式版英文译本，并在铁组网站上公布。

在2022年举行的历次会议上，均研究了国际客协参加者寄送的国际客协及国际客协办事细则修改和补充事项提案。

商定了国际客协第9条“卧铺票”、第12条“儿童乘车条件”、第13条“活动受限人士的运送”、第15条“乘车票据的查验”、第16条“携带品和动物的运送”、第20条“运送票据”、第21条“行李运送标准。禁止按行李运送的物品”、第28条“准许和禁止按包裹运送的物品”、第29条“包裹的承运条件”、第43条“赔偿请求”和附件第3号“审查赔偿请求的机构地址一览表”的修改和补充事项。

对国际客协办事细则第2条“一般要求”、第11条“办理旅客乘车”、第12条“车厢乘务人员”、第14条“乘务人员的义务”、第15条“乘务人员工作的组织”、第19条“行李的承运”、第20条“行李的标记”、第24条“包裹的承运”、第25条“包裹的标记”、第28条“在未履行或变更旅客运输合同条件时承运人的处理”、附件第1号“国际客协参加国承运人代号”、附件第2号“乘车票据和运送票据样式”、附件第4号“服务人员乘务书样式”、附件第5号“运行报单（卧铺使用通知单）格式说明”、附件第6号“不同承运人车厢更换记录样式”、附件第7号“乘车票据、行李票或包裹票最常用的记载事项一览表”、附件第10号“包裹交付阻碍通知书”、附件第13号“交接单样式”和附件第14号“普通记录样式”列入了修改和补充事项。

按照规定程序商定并通过的国际客协及国际客协办事细则修改补充事项将自2023年5月1日起生效。

2023年，专门委员会将继续开展完善国际客协及国际客协办事细则的工作。

2022年，国际客协问题专家开展了有关修订《相互关系协议》草案（于2015年铁组运输法专门委员会例会编制并商定）的工作。该项内容（研究铁组成员国提交的有关该问题的提案）已列入2022年所有会议的议程。

因此，铁组运输法专门委员会国际客协例会（2022年11月22-25日，铁组委员会）商定了《相互关系协议》草案修订本。

2023年计划继续开展《相互关系协议》草案的修订工作。

于2021年获得通过并根据规定程序核准的约111备忘录《铁组公用乘车证和铁组一次性免费乘



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

车证的发放和使用规则》修改补充事项已于2022年5月1日生效。负责管理**约111**备忘录的铁组委员会编制并向铁组各成员国提交了第十六版**约111**备忘录。

2022年继续开展了**约111**备忘录的修订工作。于2022年组织的专家会议及例会议程中均包含重审**约111**备忘录条款的问题。

铁组运输法专门委员会国际客协例会（2022年11月22-25日，铁组委员会）商定了**约111**备忘录的修改事项，明确了铁组委员会向铁组各成员通报的职责，并细化了铁组公用乘车证和铁组一次性免费乘车证的使用规则。

根据《铁组委员会办事细则》第4条第2款规定的程序提交铁组部长会议核准后，这些修改和补充事项将自2023年5月1日起生效（第十七版**约111**备忘录）。

2023年将继续开展**约111**备忘录的修订工作。

2022年，专门委员会工作机构与欧盟委员会交通运输总局、国际铁路运输政府间组织和国际铁路运输委员会就所开展的工作交换了信息。

2022年举行了两次专门委员会国际货协问题专家会议和一次专门委员会国际货协问题例会。

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”规定的程序，于2021年通过并核准的国际货协修改和补充事项已于2022年7月1日起生效。经修改和补充后的国际货协及国际货协办事细则修订版已在铁组网站上公布。铁组委员会还编制了上述修订文本的英文非正式译文，并在铁组网站上公布。

年内与会者研究了国际货协参加方关于国际货协及国际货协办事细则的修改事项提案。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：关于计算货物运到期限的国际货协第24条第5项；国际货协附件1“货物运送规则”第3.3项和第6.6项以及国际货协办事细则第4.1.1和第10.14项中删除表述“换装联运”和“不换装联运”。

根据规定程序商定并通过的国际货协及国际货协办事细则上述修改和补充事项将自2023年7月1日起生效。

2023年将继续开展完善国际货协及国际货协办事细则的工作。

在报告期内举行了两次物权凭证问题临时工作组（下称临时工作组）会议。在上述两次会议上，与会者研究了主持者中华人民共和国编制的国际货协附件7《国际货协提单指导手册》草案。

考虑到这一问题的复杂性，2022年4月12-14日举行的国际货协问题专家会议与会者指出，认为有必要邀请金融机构（银行）、保险公司、海关、运输物流公司的代表参加到继续编制国际货协修改和补充事项草案以赋予国际货协运单物权凭证功能的工作中来。

2023年将继续开展编制国际货协附件7草案的工作。

在报告期内举行了两次铁水联运问题临时工作组会议。

与会者研究了临时工作组主持者哈萨克斯坦共和国编制的国际货协及国际货协办事细则修改和补充事项提案，其中包括：第2条“术语”、第3条“协定的适用范围”、第9条“危险货物的运送”、第12条“信息指导手册”、第24条“货物的运到期限”、第39条“承运人责任范围”、国际货协附件1“货物运送规则”第8项“运单填写说明”、国际货协附件5“信息指导手册”。

2023年将继续开展编制国际货协综合修改和补充事项草案，以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。

2022年，分别召开了两次危险货物运送规则临时工作组会议、一次危险货物运送规则专家会议，以及一次专门委员会危险货物运送规则例会。在这些会议上商定了危险货物运送规



铁组运输法专门委员会“完善国际货协和国际货协办事细则”专题专家会议主持人（2022年7月26-29日，铁组委员会，视频会议）

则（国际货协附件2），并对其列入修改事项。修改事项内容包括：

—补充新的联合国编号，并删除旧编号；

—统一“定义、计量单位和缩略词”中的表述；

—修改与下列活动相关的过渡措施和行政监督措施，即：合格评定、定期检查、中间检查、计划外检查、使用前检查以及对内部检验部门的监督与监管；

—修改特殊规定；

—明确容器、包装和标签的一些最低要求。

鉴于修订了一些标准，因此对《危险货物运送规则》和《为履行国际货协附件2的要求而另行适用的技术标准文件清单》列入相应的修改事项。

国际货协附件2和清单中的修改和补充事项通过了其规定的程序，并将自2023年7月1日起生效。

报告期内举行了关于编制货物装载和加固技术条件（下称编制技术条件）专题的两次临时工作组会议、一次专家会议和一次专门委员会例会，会上研究并商定了国际货协附件3“货物装载和加固的技术条件”的下列修改和补充事项：

—技术条件总则“遵守本技术条件要求的情况下，可以使用其他正式文献（参考书、教科书等）中记载的公式和工作方法，同时需注明所用文献的要项”；

—技术条件第1章“纤维栓紧带”；

—第11章“成包铝锭的装载和加固”；

—编制有关销距超过9720mm车辆的标准，以列入国际货协附件3《货物装载和加固的技术条件》第1章表11、12、13和14，和编制国际货协附件3《货物装载和加固的技术条件》第1章附件1中焊接接头计算方法补充事项，考虑其在工作状态的弯曲度。

上述修改和补充事项已通过规定的程序，并将自2023年7月1日起生效。

在第四十九届部长会议议程第3项第8分项的决议指导下，2021年铁组委员会与专题编制者NIAS股份公司签订了协议，以便编制有关销距超过9720mm车辆的标准，以列入国际货协附件3《货物装载和加固的技术条件》第1章表11、12、13和14，并编制国际货协附件3《货物装载和加固的技术条件》第1章附件1中考虑焊接接头在工作状态弯曲度的焊接接头计算方法的补充事项。上述工作已于2022年完成。

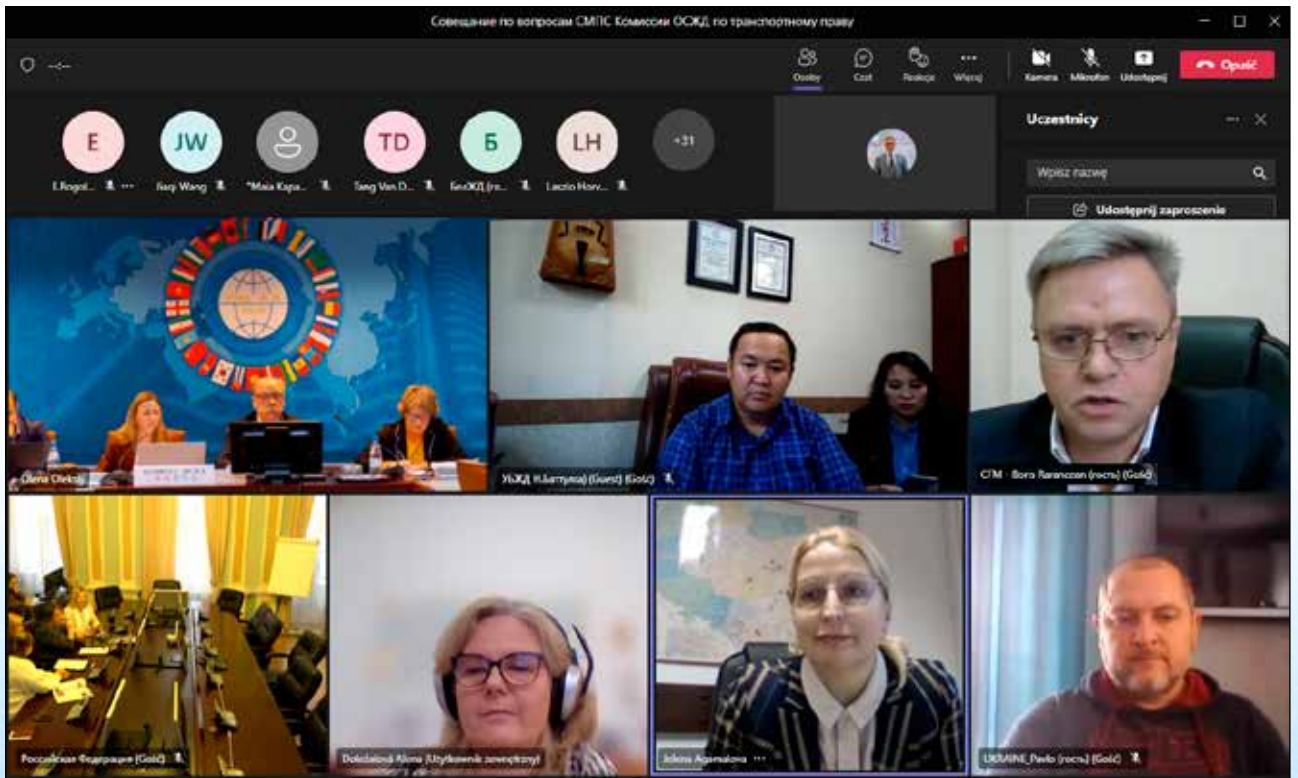
继续组织专项拨款，以便完成“编制1520mm轨距车辆货物装载加固技术条件”专题的工作。

值得注意的是，2022年国际货约/国际货协运单应用范围呈扩大趋势。其中铁组成员哈萨克斯坦决定扩大采用国际货约/国际货协运单运输哈萨克斯坦出口货物，并宣布在所有方向采用国际货约/国际货协运单。此外，国际铁路运输委员会成员罗马尼亚CARGO TRANS VAGON公司也宣布了采用国际货约/国际货协运单。铁组委员会已开展必要工作，以便在国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》中列入相应修改事项。

2022年原计划与国际铁路运输委员会举行2次共同会议：国际货约/国际货协专家组会议和国际货约/国际货协领导组会议。国际铁路运输委员会通知铁组委员会，鉴于目前的局势，国际铁路运输委员会执行委员会决定原计划于2022年与铁组共同举行的国际货约/国际货协问题会议推迟至2023年。



铁组运输法专门委员会“完善国际客协和国际客协办事细则”专题专家会议主持人（2022年11月22-25日，铁组委员会，视频会议）



铁组运输法专门委员会“完善国际客协和国际客协办事细则”专题专家会议审议各项议程
(2022年11月22-25日, 铁组委员会, 视频会议)



铁组运输法专门委员会“开展危险货物运送规则方面工作(国际货协附件二)”专题例会
(2022年10月18-21日, 铁组委员会, 视频会议)

3.3 货物运输

2022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：

- 组织国际联运混合运输、联合运输和多式联运；
- 完善和修订组织欧亚多式联运方面的现行协定；
- 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，使其与类似的国际标准文件协调一致；
- 完善《国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定》；
- 使铁组成员国铁路国际联运货物说明和编码统一系统协调一致；
- 商定国际联运货物

运量；

- 编制并商定国际联运货物列车运行时刻表；
- 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班列无障碍通行；



铁组货物运输专门委员会专家（从左往右）：
阿布杜尔拉克·巴赫什，张仁哲，奥莉加·阿尔捷米耶娃，策维格苏连·阿尔坦胡娅格

- 发展和组织铁路运邮；
- 采用国际货约/国际货协运单组织国际货物联运；
- 研究国际联运中货车识别建议编制工作；
- 与国际组织在货物运输领域就有关提高铁路货物运输工作效率、保证国际铁路运输竞争力和完善运输物流服务的问题进行合作。

根据专门委员会2022年工作计划，在会议和研讨会上对专门委员会权限范围内所审查的专题进行了讨论。

在“组织国际联运混合运输、联合运输和多式联运”专题框架内，铁组货物运输专门委员会专家开展了完善《欧亚多式联运组织和运营问题协定》（下称协定）和修订协定附件的工作。

在铁组货物运输专门委员会专家会议（2022年4月6-8日，华沙，铁组委员会，视频会议）上讨论了该专题。

研究了哈方关于修订（修改）协定附件1《对国际多式联运具有重要意义的铁路线》（下称附件1）和附件2《对国际多式联运具有重要意义的设施》（下称附件2）的提案。

根据协定第十条和第十一条第1项规定的程序，铁组委员会作为协定存放人，宣布对附件1和附件2商定的修改事项自2022年2月15日起生效。

俄方提交了关于修订（修正）协定附件1的提案。根据协定第十一条第1项规定的程序，铁组委员会作为协定存放人，宣布对附件2商定的修改事项自2022年6月13日起生效。

根据宣布的修改事项，铁组货物运输委员会工作机构编制了截至2022年2月15日和6月13日的协定修订本，并已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>），同时将修订本寄送给协定各方和相关铁组成员以及铁组成员国铁路。

根据铁组委员会办事细则第四条第2项规定的程序，铁组领导机关通过决议，将《欧亚多式联运组织和运营问题协定》的管理工作从铁组货物运输专门委员会移交给铁组运输政策和发展战略专门委员会，自2022年7月1日起生效。



铁组货物运输专门委员会
主席
祖拜达·阿斯帕耶娃



铁组货物运输专门委员会年度例会召开（2022年10月10日，铁组委员会，视频会议）

在联合国亚太经社会专家、铁组加入企业交通院校联合会（俄罗斯交通大学）和乌克兰 PLASKE 股份公司代表、铁组运输政策和发展战略专门委员会专家及铁组货物运输专门委员会（下称铁组专门委员会）工作机构参加的咨询会晤上研究了“关于混合运输、联合运输和多式联运术语（下称术语）研究”专题。

在2022年7月28日和11月28日举行的咨询会晤上讨论了铁组专门委员会工作机构编制的关于使用术语的下列材料和文件：

——表格《国际文件和其他文献材料中“多式联运”的定义及简明词表》，其中包括联合国亚太经社会专家提供的相关文献资料的链接；

—根据铁组成员国所提交信息编制的汇总信息《铁组成员国国家级文件中“多式联运”的术语和定义》；

—铁组专门委员会工作机构编制的《铁组信息手册：混合运输、联合运输、多式联运和驮背运输》（下称铁组信息手册）样本草案，文本包括俄文、中文、英文三个版本。应指出的是，在编写信息手册草案之前，该专题参加者进行了认真的研究和分析：对于多种形式货物运输（联合运输、混合运输、多式联运、驮背运输）所用术语（术语、定义、基本概念）的差异进行了研究。本文件载有多种运输方式术语，包括联合运输、多式联运、驮背运输、多种运输方式的实践及国际经验等。铁组信息手册记录了现有多多种运输方式的所有类型，并赋予每一种类型唯一的、表述明确的术语，因为其实意义在于最终使用者（例如，铁路及其协作方、国家机关、运输和物流公司的经理、交通院校的教师和学生等）能够运用该手册。信息手册旨在为发展国际关系以及制定统一标准和运输手段提供实际帮助。信息手册将有助于商务谈判，为语言学家和翻译工作提供帮助，并为所有人提供标准的术语翻译。

会议期间还对信息手册的结构做出了解释，其目的在于构建统一的术语使用环境，便于使用者使用术语描述多种运输方式：联合运输、混合运输、多式联运、驮背运输。

在编制铁组信息手册时，使用了各种术语文献资料（国际协定、各种法律法规、国际文献和学术论文等）。专家们就术语文献资料及使用的问题，以及组织多种方式运输的实践经验交换了意见。

专题参加者研究了铁组信息手册草案，就草案发表了意见，并商定以铁组信息手册草案

为基础，在“关于混合运输、联合运输和多式联运术语研究（术语）”专题框架下进一步开展工作。

会议指出，铁组信息手册草案进一步工作意味着专题所有参加者都需要对该文件草案进行补充和明确。

2023年将继续开展有关该专题的工作。

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

铁组成员国铁路公司就发展和组织货物混合运输、联合运输和多式联运开展了工作。

高质量物流和基础设施服务促进了联合运输与混合运输中集装箱货流量增长。

阿塞拜疆、哈萨克斯坦、中国、立陶宛、蒙古、俄罗斯、斯洛伐克、乌克兰、捷克等国的铁路在组织混合运输、联合运输和多式联运方面积累了丰富的经验。

据阿塞拜疆铁路股份公司信息，载有各类货物的集装箱定期沿“北—南”国际运输走廊进行运输。主要在俄罗斯——印度那瓦舍瓦港（孟买）经路进行集装箱往返运输。阿斯塔拉场站（伊朗）在该经路发挥枢纽的重要作用。通过铁路和公路运送到阿斯塔拉场站的货物被分类并沿“北—南”国际运输走廊运送。该服务满足了“北—南”国际运输走廊成员国间日益增长的运输需求。

与海运不同的是，沿该经路的集装箱列车大大缩短了货物在途时间。班列经由该经路沿铁路行驶7200公里。

此外，自2022年6月起，阿塞拜疆铁路股份公司子公司——阿塞拜疆铁路集装箱运输公司启动了新项目，通过巴统港（格鲁吉亚）将中国和欧洲各国联系起来。在阿塞拜疆铁路集装箱运输公司和阿塞拜疆里海航运公司联合项目的框架下开始在巴统港（格鲁吉亚）和康斯坦察港（罗马尼亚）之间组织集装箱支线航运。每月航行6次。

哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其、罗马尼亚经里海和黑海的铁路联合运输得到发展。2022年4月13日，首列集装箱列车从西安出发，沿跨里海国际运输走廊的中间走廊，经哈萨克斯坦、阿塞拜疆、罗马尼亚、匈牙利、斯洛伐克、捷克到达德国，总里程为11300公里。

新型铁路服务有利于提高运输效率和降低运输成本。

2022年12月，首列载有铜精矿的集装箱列车沿“CASCA+”联合运输经路从乌兹别克斯坦发往欧洲，该经路是以亚太地区国家—中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧洲联合运输经路为基础建造的。集装箱支线船从土库

曼巴希港运送到巴库港，之后每一列由91个20英尺集装箱组成的班列从巴库发出，随后用支线船沿阿利亚特—别尤克-基亚西克—巴统经路发往保加利亚的布尔加斯港。集装箱列车沿乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—保加利亚/欧洲各国经路走行距离超4000公里。



铁组货物运输专门委员会年度例会审议各项议程（2022年10月10-13日，铁组委员会，视频会议）

白俄罗斯铁路局（白

铁) 会同铁路与交通物流公司, 研究了发展驮背货物运输的必要条件。

2022年9月, 具备制冷保温能力拖车的拖挂驮背平车沿俄罗斯(切尔尼亚霍夫斯克) — 白俄罗斯 — 立陶宛 — 俄罗斯(“白拉斯特”交通物流中心) 经路进行往返运输。

2022年1-11月, 在铁组加入企业“欧亚铁路物流股份公司”多式联运服务框架内, 白俄罗斯铁路局保证了经加里宁格勒港到北欧、西欧、斯堪的纳维亚各国和英国等地港口的过境集装箱运输。

跨里海国际运输走廊(TMTM) 主要用于通过往返于里海各港口的支线船沿中国—哈萨克斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧盟各国线路进行货物运输, 因此为了利用跨里海国际运输走廊(TMTM) 完善多式联运, 保障货物无障碍通行, 开发经格鲁吉亚的集装箱运输过境潜力, TMTM各方签署了关于组织阿克套—巴库(阿利亚特) 铁路-支线船运输及关于沿TMTM经路组织集装箱和整车货物运输时违反运到期限的相互协调和追责措施的协定。为吸引更多货流, 提高沿该经路的集装箱过境运输, 制定了有竞争力的运价条件。同时, 为改善阿哈尔卡拉基场站的设备, 购买了第二台桥式起重机。

同时, 为加快和简化在国境站办理货物和集装箱时的海关手续, 编制了关于交换机车车辆位置和状态电子数据及关于在里海各港口间(土库曼巴希, 巴库[阿利亚特]) 的支线船参与的国际铁水直通联运中组织集装箱运送的协定。

此外, 经营人(子公司) 与作为TMTM参加方的铁路代表保持密切联系, 积极组织经巴统/波季(格鲁吉亚) — 康斯坦察(罗马尼亚) 港口的铁路—支线船运输。

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, 采取积极措施鼓励该方向的运输。

建立经哈萨克斯坦海港通往高加索国家、波斯湾和土耳其的经路是发展跨欧亚运输的富有前景的载体, 这为选择铁路运输的客户提供了不同运输路线的选择。

沿TMTM组织过境集装箱运送是其中一个发展方向。

2022年沿TMTM经路的货运量完成150万吨(是2021年的2.5倍)。

沿TMTM组织了新的集装箱运送经路: 重庆(中国) — 科沃拉(芬兰), 经康斯坦察港(罗马尼亚)。

迄今为止, TMTM的交通基础设施可运送货物约600万吨, 其中包括8万标箱。

哈萨克斯坦港口的吞吐量为每年2120万吨。阿克套海港和库雷克港多式联运综合设施已被纳入国际运输走廊网络。

经阿克套和库雷克港的转运量也有所增加。在2022年8个月中, 经哈萨克斯坦港口向阿塞拜疆转运了190万吨货物, 较上年同期增长2.1倍。

2022年, 继续沿TMTM和中国—哈萨克斯坦—伊朗经路在阿克套海港发展里海定期集装箱支线, 包括进出口集装箱运送。

支线船严格按照时刻表开行(每周2次), 基本不存在过境货物积压。支线船随到随运, 这



铁组货物运输专门委员会年度例会审议各项议程
(2022年10月10-13日, 铁组委员会, 视频会议)

为发货人明确了交付时间。

建立经哈萨克斯坦港口通往高加索国家、波斯湾和土耳其的经路是发展跨欧亚运输的富有前景的载体，这为选择铁路运输的客户提供了不同运输路线的选择。

哈萨克斯坦铁路国有股份公司准备向客户提供16天过境时间，供从中国连云港出发的集装箱列车货物使用支线船路线运送至伊斯坦布尔。

组织从阿克套港到恩泽利和阿米拉巴德港的定期支线船运输，沿土库曼巴希—阿克套港—中国经路办理支线航运。

目前，库雷克港将完成开发“萨尔扎”多功能海运场站港内基础设施的工作。今年计划将铁路专用线、新码头和大宗货物场站投入运营。

全面实施建设新专业场站的项目将使港口货物吞吐量增加到每年1400万吨，并扩充件货、集装箱货物、散装货物、粮谷、石油类货物等中转货物品名，这有利于增加TMTM经路的竞争力，提升哈萨克斯坦的出口潜力，并完善经库雷克港的货物运输流程。

为增加跨里海地区的过境运量，正在研究以阿克套港为基础发展集装箱枢纽问题。该枢纽的创建被纳入国家“强区——国家发展的驱动力”项目中。计划发展从中国到欧洲的部分过境货物的跨里海国际运输经路，并发展土库曼巴希—阿克套—中国集装箱线路。

由于该项目的落实，预计到2025年集装箱运量将从4万箱增加至13.3万标箱。此外，为联通物流经路，正开展建设轮渡商贸船队的工作。

目前，正在研究建设“达尔巴扎—马克塔阿拉尔”新铁路线以及“多斯特克—莫因蒂”区段现代化改造项目，该区段是中欧过境走廊的一部分。目前陆路运输线路增长的趋势带来了巨大的机遇，同样又将对几乎所有经济部门产生倍增影响。因此，中欧集装箱过境运输完成了49.9万个20英尺集装箱，比去年增长了4%。

计划到2025年完成通用换装场站、集装箱堆场、场站和支持海上作业的海岸基地的建设。

2022年前5个月，中欧班列中从上合组织合作示范区多式联运中心发出的列车数量增长超30%，共357列货车，同比增长37.3%。2022年，中国—欧洲国家联合运输经路(厦门-圣彼得堡港-欧洲国家)启动。

来自高雄的一批集装箱(搭载货物为汽车前灯)通过海运抵达厦门，随后在2022年6月4日，由中欧货运班列运往俄罗斯。经厦门的海陆联运通道已成为一种新的物流方案。

从西安市开通了一条中欧陆海货运班列新经路。2022年4月，从西安(中国陕西省)开通了一条中欧陆海货运班列新经路，该经路是铁海联运的一部分，横跨里海和黑海。

2022年4月13日，首批装载体育器材、服装和床上用品等货物的列车沿新经路出发，经哈萨克斯坦、阿塞拜疆、罗马尼亚、匈牙利、斯洛伐克、捷克，抵达曼海姆(德国)，走行距离11300公里。

新的经路覆盖的国家和地区，以前很少有中欧方向的集装箱班列经过，无论是对中国还是国外企业而言，他都开辟了新的国际贸易市场。这条经路也是中国 and 国外贸易和物流企业实现运输的一种新的选择。

新经路集装箱列车的开行将提升运输效率，有助于企业压缩运输成本。

目前，从西安市开行了16条本市和欧洲之间定期运营的货运列车线路，覆盖了“一带一路”沿线45个国家和地区。

2022年5月17日数据，世界上20个大型集装箱港口中有9个在中国。中国东部城市上海的上海洋山深水港是自动化集装箱场站。

2022年，全世界20个大型集装箱港口中，上海港货物吞吐量居世界前列。中国大部分集装箱港口，尤其是宁波舟山港、青岛港和天津港，对集装箱运输的需求都在增长。

连接英国和中国城市西安的丝绸之路新经路是由来自杜伊斯堡(德国)Bahnpoperator公司的

物流专家发起的。直达列车沿规定经路开行，经波罗的海和距波兰边境不远的柏林北部的穆克兰港。英国的多式联运货物装卸码头位于赫尔，为更南部的英国东海岸港口的繁忙设施提供了另一种方案。

2022年2月8日，装载出口货物的集装箱列车从琿春铁路车站（中国）开往马拉舍维奇（波兰），标志着宁波-琿春-欧洲经路的启动。

由于中国吉林省和浙江省的紧密合作，使得本经路班列得以成功启动。本列车编组中的货物主要来自长江三角洲地区。在宁波港装货后，由海路运往营口，再通过公路和铁路运往琿春，然后运往欧洲各国。

2022年5月28日和30日，两列载有156个标准集装箱的列车从北仑站（中国宁波）出发，箱内货物为来自越南和菲律宾的机械和设备，列车前往团结村（重庆）站，然后开往杜伊斯堡（德国）和米兰（意大利）。班列由中国渝新欧公司提供服务。这项高效举措，可以最大限度地发挥宁波枢纽港的地缘优势落实“一带一路”倡议，提高多式联运的速度和质量。

2022年6月30日，从武威南站（中国）首发的中欧班列发往莫斯科（俄罗斯）。

列车经由霍尔果斯/阿腾科里国境口岸，前往莫斯科州“白拉斯特”物流中心。这是中欧班列一条新的货运路线，以“天马号”列车开行。目前，这条线路已经覆盖了中国—欧洲、中国—中亚方向，甚至还过境里海和黑海沿岸国家。

2022年9月16日，山东高速集团的班列“齐鲁号”从上海合作组织多式联运中心示范区（中国）成功发车。自班列首次发车以来，累计发车超800列。列车装载了瓷砖、轮胎、机械配件、生活必需品和其他货物，10天后抵达位于乌兹别克斯坦的到站。

2022年10月15日，成都（中国）—欧洲—非洲铁海多式联运路线开通。该经路的启动是中国方面为了解决去往非洲国家的出口物流而实施的一个创新。该条线路开通后，班列载着货物沿成都（中国）—欧洲经汉堡港（德国），然后运往卡萨布兰卡（摩洛哥）。

据吉尔吉斯斯坦国有铁路公司（吉铁）信息，为发展哈萨克斯坦—吉尔吉斯斯坦—阿富汗经路多式联运，2022年在试点项目框架内组织了22个集装箱的运输。

2022年，立陶宛铁路股份公司货运子公司努力扩大服务的地理范围，建立新的、定期的通往欧洲的多式联运经路。考纳斯多式联运场站于2021年启用并完成了试运行后，2022年春季开始了通往德国杜伊斯堡的定期多式联运。考纳斯—杜伊斯堡—考纳斯新经路全长3040公里，列车每周往返开行3次，走行一次可运载36个半挂车和集装箱。

此外，还准备向意大利最重要的港口之一——的里雅斯特港办理定期多式联运。试运行期间，半挂车首先从考纳斯多式联运场站发往德国，再从那里运送至的里雅斯特。

2022年立陶宛货运公司开始提供从考纳斯多式联运场站到波兰场站的多式联运服务。首批发往格但斯克和马拉舍维奇的试运行已经完成，考纳斯—格但斯克—考纳斯经路全长约1100公里，考纳斯—马拉舍维奇—考纳斯经路全长约900公里。预计货物将在半小时内完成单侧交付。班列走行一次可运载42个载有不同货物的集装箱。



铁组货物运输专门委员会年度例会审议各项议程
(2022年10月10-13日，铁组委员会，视频会议)

立陶宛货运公司计划于近期进一步加强西向联运，从而帮助客户平衡物流链，应对通货膨胀，并保证货运的二氧化碳减排90%。

据乌兰巴托铁路股份公司信息，经二连（中铁）/扎门乌德（蒙铁）国境口岸开展联运，该口岸货物由公路换装至铁路。2022年，将6478标准集装箱进口货物从汽车换装至3122节车厢。

办理一个集装箱，将其换装至车辆并办理文件（运单，包括清关）所需的技术时间为60分钟。

沿恰克图（俄罗斯）—阿勒坦布拉格（蒙古）经路运送木材，并在苏赫巴托国境站将货物从公路换装至铁路运输。

在蒙铁电子系统中采用了一款软件，用于将货物从汽车换装至铁路车辆时明确次序信息。

该软件能实现发货人电子申请的交付、电子运单（无纸化技术）的使用、电子签名的应用，以及与海关和其他机关的数据交换。

在与中国国家铁路集团有限公司（中铁）的合作中建立了电子信息交换工作组。

蒙铁在INTERTRAN项目框架内实现办理文件的数字技术和作业自动化方面与俄罗斯铁路股份公司的专家开展了密切合作。

自2022年7月起，杜伊斯堡（德国）和加德基地区（波兰）之间的多式联运每天都在进行。瑞士运营商已将该线路的往返班列从3列增加到6列。得益于该合作，Hupac公司也能增加这项大众服务的运营频次。

2022年，俄罗斯铁路股份公司（俄铁）继续发展过境运输新服务。

2022年，俄铁组织了从圣彼得堡经伊朗到孟买（印度）的试运行。联运货物沿“北—南”国际运输走廊发出。这项全球性方案已经研究多年。该条走廊的主要目的是为通过苏伊士运河、地中海和波罗的海的传统海上经路提供替代方案。这样可以将孟买和莫斯科之间的行程时间从40天缩短到14天。目前，已开通的里海海上经路取代了经阿塞拜疆的铁路运输。

6月，由两个载有压层木材的40英尺集装箱组成的列车从圣彼得堡出发，发往里海的港口城市阿斯特拉罕。货物在阿斯特拉罕港重新装船，穿越里海到达伊朗恩泽利港，然后通过公路经伊朗运往港口城市班德尔阿巴斯。货物随后在伊朗港口装船，运往印度最大的集装箱港口纳威孟买。过境时间共计25天。

开展了经俄铁分公司加里宁格勒铁路局的过境运输发展工作。

2022年，俄铁路网继续大力发展驮背运输，这是发展多式联运的载体之一，公路与铁路两种运输方式的合作，能够为顾客提供商业灵活性，缩短交付时间。

2022年，驮背运输完成1286辆车，是上年同期的1.8倍（2021年完成718辆车）。

进一步发展驮背运输业务的主要任务是组织加快驮背列车的定期运转。

2022年7月，首列驮背列车沿莫斯科—新西伯利亚—莫斯科经路发车，该列车全部由型号为13-6989的驮背平车（PFKO快运公司）组成，装载着半挂车。为该列车制定了专门的运行时刻表，根据时刻表，在途时间为3.5天。返程时，列车也装载着重半挂车，在途时间约为4天。

这种运输方式为发货人带来了一系列好处，包括确保根据制定的时刻表保证货物交付时间，为各种方式的运输建立“直通”物流流程，并从中获取相应的经济效益。

此外，扩大驮背运输能够：

—提高该国公路网质量差，但铁路基础设施发达的偏远地区的通达程度；

—考虑到目前许多公路边检站汽车堵车的问题，缩短俄罗斯联邦边境海关检查站的通行时间；

—减少二氧化碳排放，从而减轻环境污染；

—降低路基磨损，减少涉及重型车辆运输的道路交通事故；

为创造对客户有吸引力的服务，俄铁完善了关于驮背运输的下列规章文件：

—驼背运输办理和接受办法；
—装载和加固工具（篮筐）返还运输票据办理办法；
—在集装箱列车中编入驼背运输车厢和集装箱列车容量核算办法；
—修订了驼背列车通过经路准备情况检查办法和通过条件；
—俄铁股份公司与FGK公司签署了关于确定驼背运输列车外观检查实施办法的协议；
—对13-5205型平车装载和加固汽车半挂车的地方技术条件（俄铁2021年8月20日第158P和159P号指令）进行了修订。

—俄铁员工组织集装箱列车和货运特快列车驼背运输操作办法；
—在铁路运输信息系统中办理用货车运输的空、重状态汽车列车、挂车、半挂车、可卸式汽车车厢的办法（俄铁2021年11月8日第2380/P号指令）；

—利用货运快车服务组织货物运送的标准作业流程（特别是根据俄罗斯运输部2017年7月26日第278号令《关于核准轮式集装箱装载和加固的技术条件》在货运快车中装载轮式集装箱厢）的修订事项（俄铁2021年11月16日第2447/P号令）；

—修订利用集装箱列车运输空、重状态轮式集装箱的运输组织办法（俄铁2020年10月2日第2191/P号令核准），特别是关于在集装箱列车编入轮式集装箱车厢的容量计算部分（俄铁2021年12月13日第2802/P号令）；

电子运单自动化系统软件也得以改进。

为驮背运输工作开放新站。目前，永久开放24个车站，临时开放13个车站，用于组织驮背运输的经路增至17条。

为了在立法层面规范国际驮背运输，确定了一份商定一致的法律法规一览表，需要对这些法律法规进行修改，以便在开展驮背运输时实施国家监管。

俄铁会同俄罗斯联邦运输部和海关总署，就修改海关法和海关管理法的必要性达成了一致。

2022年，爱沙尼亚铁路股份公司就组织驮背运输开展工作，实施了两次试运行。

2022年，为提高国际联运集装箱货物运量，铁组加入企业集装箱运输公司开发并推出了以下服务：

—往返于俄罗斯、独联体国家和越南之间的货物联运服务。在该服务框架内，出口货物从俄罗斯、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦不同地区通过铁路发出，然后海运至中国南沙港，从那里运送至越南海防港和胡志明港。该服务同样适用于返回时运输进口货物；

—俄罗斯和土耳其间经新罗西斯克和梅尔辛港的货物联运服务。该服务同样适用于返回时交付进口货物。货物每月从新罗西斯克和梅尔辛发出2次，海运时间为6天；

—俄罗斯和印度那瓦舍瓦港（孟买）之间沿联运路线经新罗西斯克和苏伊士运河的定期货运服务。根据商定的时刻表，每月2次将货物发往印度。海运时间约14-15天。应客户要求，在服务框架内提供了那瓦舍瓦港和蒙德拉港（印度城市）之间的支线船运输服务，同时还提供了印度境内“门到门”汽车运输服务；

—从中国到罗斯托夫州和克拉斯诺达尔边疆区的进口货物联运服务。货物从太仓港、宁波港和大连港发出，海运时间为4天，铁路运输时间为12天；

—从土耳其经伊斯坦布尔港、新罗西斯克和奥津基（俄罗斯）—谢米格拉维马尔（哈萨克斯坦）国境口岸到哈萨克斯坦的货物联运服务，运输时间约30天。

—从中国太仓港和宁波港到莫斯科、叶卡捷琳堡、新西伯利亚、圣彼得堡、克拉斯诺亚尔斯克和俄罗斯其他城市的货物联运服务，海运时间3-4天。

在“完善统一过境运价规程（统一货价）协约及修订统一货价”和“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”专题框架内研究了运价问题。

鉴于未收到统一货价协约方的反对意见，并根据协约第八条第2项，铁组委员会作为协



国际铁路过境运价规程协约方代表关于“完善国际铁路过境运价规程（国际货价）协约和修订国际货价”专题第三十三次会议（2022年6月28日至7月1日，格鲁吉亚，第比利斯）

约存放人宣布，土库曼斯坦内阁运输通信部土库曼斯坦铁道署（土铁）将自2022年6月5日加入协约。

由于土铁自2022年6月5日起作为统一货价协约方加入协约，因此商定对统一货价协约和统一货价列入相应补充事项。

在统一过境运价规程协约代表会议（2022年5月17-20日，华沙，铁组委员会，视频会议）（下称会议）上讨论了统一过境运价规程协约（下称协约）方关于提案的以下意见和建议，并达成一致：

一根据作为协约存放人的铁组委员会和协约方代表在会议期间针对2022年6月5日土铁加入协约提出的意见和建议完善和修订协约，并进一步明确加入和终止参加本协约的程序，以及进一步明确涉及宣布（生效）与加入/终止参加本协约行为相关的本协约和统一货价补充或修改事项的规定；

一根据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）和作为协约存放人的铁组委员会的意见和建议，并考虑会议上协约方代表提出的以下建议和意见，修订统一过境运价规程：

1) 由于在该条文本中并未规定统一过境运价规程及其修改和补充公布办法，因此对第二条标题“统一过境运价规程及其修改和补充公布办法”进行了明确；

2) 在乌兹别克斯坦共和国公布统一货价修改和补充事项；

3) 第三条“运送费用计算与核收”，关于

一为完善统一货价文本结构以及明确运价条款，对第23项“危险货物运费”进行了修订；

一为明确运送尸体有关物品并同车运输的费用计算与核收条款，对第28项“运送尸体的费用”进行了修订；

一由于规定了车辆和集装箱运输邮件的GNG新代码，对“邮件货物费用计算”进行了明确；

4) 《过境里程表》：

一修订阿塞拜疆、白俄罗斯、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、中国、朝鲜、吉尔吉斯斯坦、拉脱维亚、立陶宛、摩尔多瓦、蒙古、俄罗斯、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和爱沙尼亚铁路过

境里程表；

—明确文本中的条款；

5) “杂费及其他费用”：

—对非承运人原因造成的车辆、集装箱或自轮运转货物在过境铁路滞留时的费用核收程序与条款进行了明确；

—对车辆或集装箱在过境铁路滞留时机车调车作业费用核收程序与条款进行了明确；

—对使用保温车运送时的冷藏运费，以及加温运送时的燃料供应费用核收规定作了明确，使其与统一货价文本相一致；

—修订哈萨克斯坦共和国铁路冷藏运费表；

6) 对统一货价文本进行措辞性修改。

铁组委员会作为协约存放人宣布协约各方商定的统一货价协议和统一货价修改补充事项自2022年9月5日起生效。

根据统一货价协议规定以及统一货价协议方2022年的正式通知，铁组委员会作为协约存放人宣布了协约方过境里程表修改补充事项生效。

商定了根据第三条“运送费用计算和核收”第14项“整车货物运费”条款，2022年6月1日生效的通用货物品名表新编码的货物运费按照第1和第2运价等级运价费率计算。

根据已公布的修改和补充事项，铁组委员会工作机构编制并寄送了截至2022年9月1日、6月5日、6月10日和9月5日的统一货价协议和统一货价修订本，并将其上传至铁组网站 (<https://osjd.org/>)。

根据统一货价协议第十一条规定，铁组委员会作为协约存放人出版了截至2023年1月1日的统一货价协议和统一货价修订本，并向统一货价协议方、铁组观察员、铁组加入企业寄送了确认无误的副本。

在第三十三次国际货价协议方代表会议（2022年6月28日-7月1日，格鲁吉亚，第比利斯）（下称会议）上研究了国际货价协议（下称协议）方关于提案的意见和建议：

—根据作为协约存放人的铁组委员会的意见和建议，对国际货价协议（下称协议）进行了完善；

—根据会议期间白俄罗斯铁路局（白铁）、哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）、乌



国际铁路过境运价规程协约方代表关于“完善国际铁路过境运价规程（国际货价）协议和修订国际货价”专题第三十三次会议（2022年6月28日至7月1日，格鲁吉亚，第比利斯）参加者

兹别克斯坦铁路股份公司（乌[兹]铁）、作为协约存放人的铁组委员会，以及协约方代表提出的意见和建议，对国际货价进行了修订；

根据国际货价协约方研究结果，商定了国际货价的下列修改补充事项：

— 2022年5月19日起，土铁加入国际货价协议；

— 对以协约方官方语言公布的国际货价进行措辞性修改；

- 在核算自轮运转货物运费时，将机车车辆指定为自轮运转货物；
- 对国际货价文本结构进行完善，对运输危险货物采用运价条款进行措辞性修改；
- 针对修订运送危险货物运价条款，将国际货价文本列入修改事项；
- 明确易腐货物运费计算条款；
- 修订通用大吨位集装箱和通用中吨位集装箱运送运价费率表；
- 由于规定了车辆和集装箱运输邮件的GNG新代码，因此明确了邮件货物运送费用核算方法；
- 对过境里程表模板进行措辞性修改；
- 对第一条《过境里程表》文本进行措辞性修改；
- 修订白俄罗斯、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、立陶宛、摩尔多瓦、俄罗斯和乌兹别克斯坦铁路过境里程表；
- 对国际货价全文进行措辞性修改。

由于土铁自2022年5月19日起作为国际货价协约方加入协约，因此商定对国际货价协议和国际货价列入相应补充事项。

铁组委员会作为协约存放人宣布国际货价协约方商定的国际货价修改补充事项自2022年7月22日和9月30日起生效。

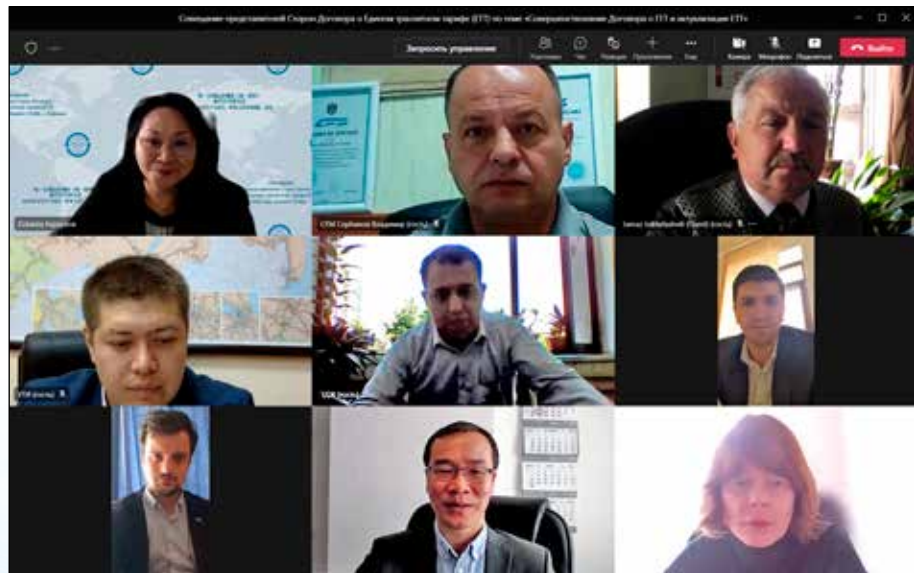
根据国际货价协议规定和2022年国际货价协约方的正式通知，铁组委员会作为协约存放人宣布国际货价协约方过境里程表修改补充事项生效。

铁组委员会工作机构编制并寄送了截至2022年5月19日的国际货价协议修订本和截至2022年7月22日和10月1日的国际货价修订本电子版，并将其上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

根据国际货价协议第四条第5项，铁组委员会作为协约存放人出版了截至2023年1月1日的国际货价协议修订本，并向国际货价协约方、铁组观察员和铁组加入企业寄送了确认无误的副本。

在开展**关于完善货车规则协议、修改和补充国际联运货车使用规则（货车规则）**以便对其修订专题时，完成了下列工作：

在货车规则协约方专家会议（2022年4月7-8日，华沙，铁组委员会，视频会议）上，研究了修订货车规则附件17“车辆、转向架和无转向架车辆使用费率计算方法”（下称《方法》）及在货车规则中列入修改事项的问题。



统一过境运价规程协约方代表关于“完善统一过境运价规程协议和修订统一货价”会议召开（2022年5月17日，铁组委员会）

继续研究在计算货车使用费费率草案时按照车辆分组使用平均折旧标准的可能性，这将减少计算货车使用费费率时铁路公司寄送的原始数据量，并避免计算中的错误。主持者俄铁汇总了货车规则协约方匈铁、匈铁（货运）和波铁（货运）提交的为在《方法》附件2中反映二轴车辆平均折旧标准的自方数据。



货车规则协约方授权代表关于“完善国际铁路联运货车使用规则（货车规则）协约”会议主持人（2022年6月20-23日，铁组委员会，视频会议）

与会者—货车规则协约方（下称协约方）研究了专题主持者提出的《方法》第1.3.3分项、第1.3.5分项和第3.2分项修改事项，（以简单多数的形式）初步商定了《方法》第1.3.3分项和第1.3.5分项。

研究了匈铁和匈铁（货运）关于将二轴车辆的自重每公斤价格，特别是平车的价格，调整等同于四轴车辆的价格。根据讨论结果与会者匈铁和匈铁（货运）提交自方建议和意见，供货车规则协约方授权代表会议（2022年6月20-23日，华沙，铁组委员会，视频会议）研究。

经研究协约方白铁、拉铁（货运）、立铁和摩铁提交的提案，与会者商定了货车规则协约附件B第15.6分项的修改事项。

在货车规则协约方费率计算工作组会议（2022年5月11-12日，华沙，铁组委员会，视频会议）上，初步研究了国际联运货车和转向架使用费费率修订问题。

主持者俄铁提交了费率草案的初步计算结果。

与会者宣布，费率草案计算是按照《方法》编制，但为编制最终计算并通过协约方费率数值修改，请协约方：

- 寄送2021年原始数据；
- 寄送2021年货车维修费开支数额修改的说明；
- 寄送2021年原始数据。

会上初步商定下列修改事项：

1) 第1.2.3分项，明确如果任何一类车辆维修费用数值与上一日历年的费用相比大幅增加，则寄送有关变化的解释；

2) 第1.2.4、1.2.5、1.3.3、1.3.5和3.2分项，明确《方法》优化。通过的决议规定，根据铁路公司提供的数据按车辆分类定期（3年一次）计算（修改）折旧标准数额。

货车规则协约方授权代表会议（2022年6月20-23日，华沙，铁组委员会，视频会议）研究了关于商定在货车规则协约中列入修改补充事项的问题。

参会的协约方商定下列修改事项：

1) 货车规则协约附件B“国际联运货车使用规则（货车规则）”；

—第15.6项，关于赔偿请求条款的措辞修改和澄清；

—第16.2项，关于在货车规则中列入新的附件38《货车规则协约方共用车辆信息传递的办法》；

2) 货车规则附件17“车辆、转向架和无转向架车辆使用费率计算”；

—第1.2.3分项，明确如果任何一类车辆维修费用数值与上一日历年的费用相比大幅增加，则寄送有关变化的解释；

—第1.2.4、1.2.5、1.3.3、1.3.5和3.2分项，以规定《方法》中各类车辆的“平均”折旧标准，这将减少计算货车使用费费率时铁路公司寄送的原始数据量，并避免计算中的错误；

3) 《方法》附件2，按货车类型确定折旧标准数值。

此外，协约方与会者认为，宜继续开展《方法》优化工作，在下次专家会议上根据协约方的提案，研究包括车辆自重每公斤加权平均价格，并对货车规则附件9“车辆自重每公斤价格表”做必要修改。

根据协约方提供的关于货车维修费数值较2020年增长（超过50%）变化的数据说明，主持者提交了国际联运货车、转向架和无转向架车辆使用费费率草案的修订计算结果，按照货车规则协约第7条进行表决的结果，提案未获得通过。

由于2021年通货膨胀率（消费价格）为0.6%，根据《方法》第1.3.6项规定，货车使用费率系数不做调整。

铁组委员会作为货车规则协约的存放人，宣布根据货车规则协约第7条“货车规则修改事项”第6项，货车规则协约方授权代表会议商定的修改和补充事项自2023年1月1日起生效。

铁组委员会作为货车规则协约的存放人，出版了截止至2022年1月1日货车规则协约修订本。

罗马尼亚铁路公司Cargo Trans Vagon (CTV) 自2022年7月1日起加入货车规则协约。铁组委员会作为货车规则协约的存放人，列入下列修改事项：

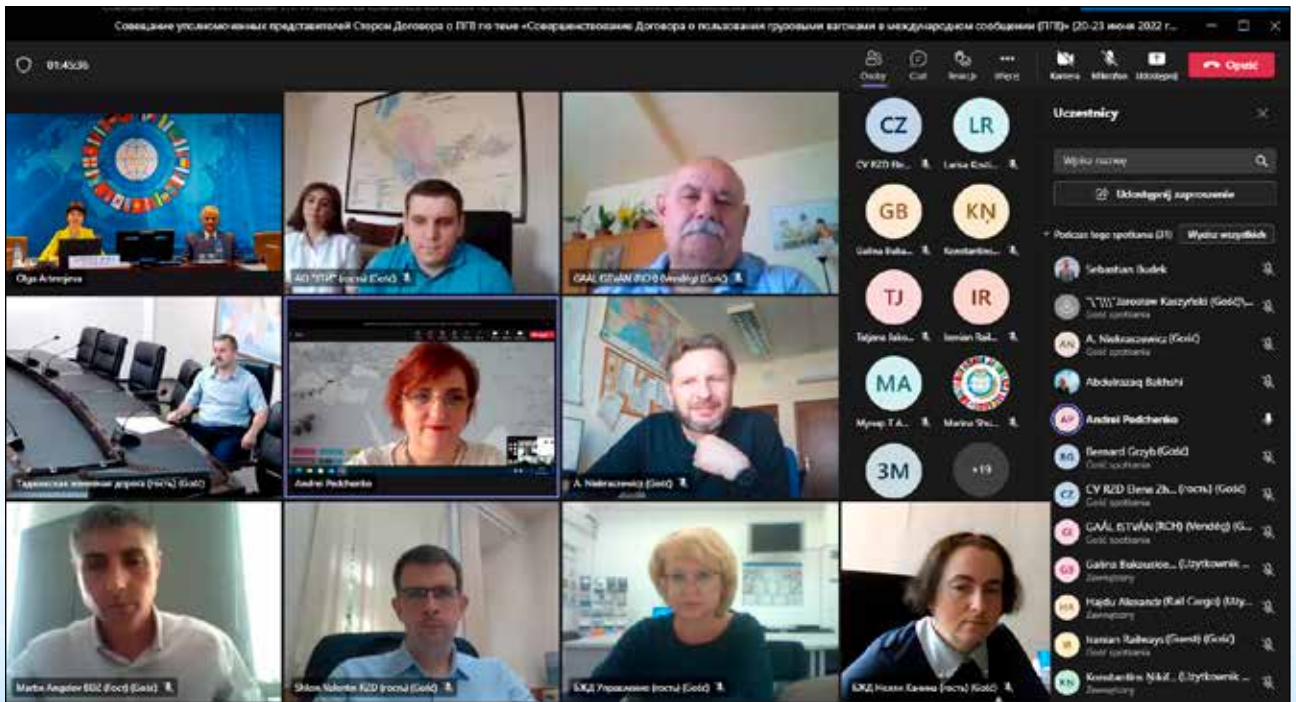
- 货车规则协约附件A“货车规则协约方一览表”；
- 货车规则附件1（信息）“协约方地址”；
- 货车规则附件2（信息）“交付/接收铁路公司一览表”；
- 货车规则附件3（信息）“铁路公司简称和代码一览表”；

由于罗马尼亚铁路公司Cargo Trans Vagon (CTV) 新加入货车规则协约，铁组委员会作为货车规则协约存放人，编制和寄送了截止2022年7月1日的货车规则协约方表决票数份额分配表的修改事项，有效期至2022年8月31日止。

依据协约方提交的数据，铁组委员会作为货车规则协约存放人，对货车规则协约各方表决票数份额进行了计算。截至2022年9月1日的表决票数份额分配表已寄送至协约方。



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



货车规则协约方授权代表关于“完善国际铁路联运货车使用规则（货车规则）协约”会议审议各项议程（2022年6月20-23日，铁组委员会，视频会议）

铁组委员会作为货车规则协约存放人，根据协约方哈铁和俄铁的正式通知，在2022期间：
 一将相应的修改事项列入货车规则附件1（信息）“协约方地址”；
 一向协约方通报相应的修改事项和生效日期。

考虑上述修改事项，由专门委员会工作机构编制的货车规则协约及附件最新文本（截至2023年1月1日）已上传至铁组网站（<https://osjd.org>）。

在“国际联运货车使用”专题框架内研究了“共用车辆身份识别以便其统计”的问题。

1) 货车规则协约专家会议（2022年4月5-6日，华沙，铁组委员会，视频会议）。

按照会议议程研究了已收到的协约方白铁、中铁、拉铁（货运）、立铁、波铁、俄铁和爱铁的立场，还有会上收到的关于《货车规则协约方共用车辆信息传递的办法》文件草案（下称办法草案）的提案。根据协约方会议参加者讨论的结果，商定了办法草案，指出必须继续开展此项工作。

在研究协约方匈铁、匈铁（货运）、拉铁（货运）、立铁和俄铁提交的关于货车规则附件B第16.2项修改事项的提案时，与会者编制了货车规则附件B第16.2项的补充事项，新增了第二句话，以便在货车规则中列入协约相关方之间的共用车辆相互通知建议办法。

2) 货车规则协约方授权代表会议（2022年6月20-23日，华沙，铁组委员会，视频会议）讨论了识别共用车辆属性以便对其进行统计问题，因为需要解决确定共用车辆的所属者和身份的问题。

根据讨论结果，与会者编制并商定了货车规则新的附件38《货车规则协约方共用车辆信息传递的办法》，同时指出有必要在下一年继续就建立新的共用车辆数据电子信息交换平台或使用现有数据库开展工作。

根据铁组专门委员会2022年工作计划，铁组专门委员会专家以观察员身份参加了联合国欧经委内运委的铁路机车车辆永久识别专家组会议。

在报告期间铁组各成员国铁路对**通用货物品名表（GNG）进行了修订。**

铁组通用货物品名表主持编制者（下称主持编制者）俄罗斯铁路股份公司（俄铁）根据适用通用货物品名表的铁组各成员国铁路的意见和建议编制了通用货物品名表修改补充事项

草案。

为研究问题，铁组货物运输专门委员会以视频会议形式举行了“完善和修订通用货物品名表（GNG）”专题会议（2022年3月22-25日，华沙，铁组委员会）。

会议研究并商定了由铁组通用货物品名表

（GNG）主持编制者根据2022版NHM、自2022年1月1日起生效的世界海关组织商品名称及编码协调制度和欧盟联合品名表（CN）的修改事项以及哈铁、吉铁、立铁、摩铁、塔铁、乌（克）铁和作为GNG存放人的铁组委员会提交的提案、意见和立场编制的GNG修改补充事项草案。

修改和补充GNG旨在完善和修订GNG，保证其与铁盟通用货物品名表2022年版NHM相一致。

根据铁组委员会办事细则第四条第2项规定的程序，总局长（负责代表）会议成员核准了商定的GNG修改补充事项草案。

铁组委员会作为GNG存放人，宣布已核准的GNG修改补充事项自2022年6月1日起生效。

铁组委员会出版了截至2022年6月1日的GNG修订本，其样本由专门委员会工作机构和主持编制者共同编制，并已向铁组铁路、相关铁组观察员和加入企业寄送了电子版和核对无误的副本。

截至2022年6月1日的GNG文本已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。铁组委员会作为GNG存放人，宣布已核准的GNG修改补充事项自2021年6月1日起生效。

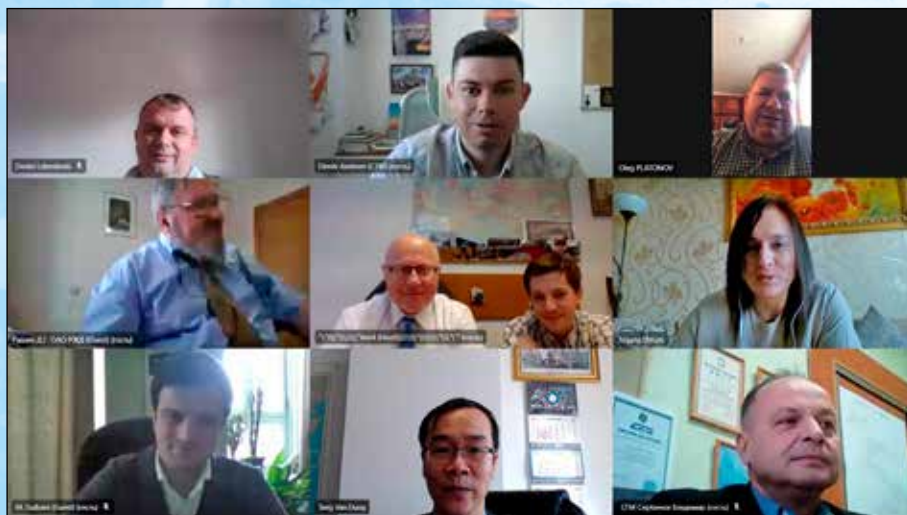
在铁组和铁盟合作框架内，铁组成员国铁路企业代表：立陶宛（立铁）、俄罗斯（俄铁）、罗马尼亚（罗铁）、斯洛伐克（斯铁货运）、捷克（捷铁货运）、乌克兰（乌[克]铁）；铁组加入企业——俄罗斯CTM有限公司和罗马尼亚Unicom 过境运输公司，以及铁组委员会参加了2022年2月16-17日以视频会议形式举行的铁盟NHM/DIUM问题领导委员会例会（下称铁盟领导委员会）。

会议期间，铁组代表团提出关于为货车运输的国际邮件确立代码的问题。铁盟领导委员会主席罗克萨娜·西莫

尤女士指出，该问题将在NHM问题工作组（铁盟NHM支持组）会议框架内研究。会上，铁组代表团建议重新研究使欧盟海关联盟联合品名表（CN）与欧亚经济联盟对外经济活动统一商品名录（TN VED）相一致的问题。为了在国际联运货物运输中对货物进行正确的分类，GNG主持编制者



“修订通用货物品名表（GNG）”和“修订铁组铁路货运站一览表”专题会议召开（2022年3月22-25日，铁组委员会，视频会议）



“修订通用货物品名表（GNG）”和“修订铁组铁路货运站一览表”专题会议审议各项议程（2022年3月22-25日，铁组委员会，视频会议）

俄铁对欧盟海关联盟联合商品名表（CN）与欧亚经济联盟对外经济活动统一商品名录（TN VED）相一致的问题进行了分析。结果发现上述品名表的差异之处超过700个（在其中一个品名表中缺少代码，或在同一代码下货物成分的百分比不同等）。

此外，在本次会议上，铁组代表团指出NHM代码与GNG代码之间存在差异，提议在NHM问题工作组（铁盟NHM支持组）会议框架内研究该问题。

会上，确定NHM修改补充事项自2022年5月1日起生效。会议期间，铁盟领导委员会主席指出，两个组织之间的高度合作促进了铁组和铁盟文件的协调统一。

在铁组货物运输专门委员会会议（2022年3月22-25日，华沙，铁组委员会，视频会议）（下称会议）上讨论了“**修订铁组铁路货运站一览表**”专题，参加此次会议的有：铁组编码和信息技术常设工作组专家、铁组加入企业——俄罗斯CTM有限公司和罗马尼亚Unicom 过境运输公司、铁组委员会，以及铁盟NHM/DIUM问题领导委员会主席。

铁组成员国铁路根据第三版铁组**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）寄送了自方数据，备忘录最新文本已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

《铁组成员国铁路货运站一览表》（下称一览表）系重要文件，因为其中包含的数据会在填写国际货协和国际货约/国际货协运单时使用。

一览表包括：

- 一般信息（铁路名称和代码、一览表修订日期、联系方式、其他信息）；
- 开放货运和商务作业并标注拉丁文名称的货运站索引表（指明每站的代码），对客户来说，在填写国际货协和国际货约/国际货协运单时这是相当重要的因素（其中指明发站和到站的名称）；
- 国境口岸（指明每个口岸的代码）；
- 国境口岸示意图；
- 里程表（货运站与国境口岸（临港站）间里程表；国境口岸间过境里程表）。

2021-2022年期间，下列铁组成员国铁路更新了一览表中的自方信息：

阿（塞）铁（截至2021年7月1日）、保铁（货运）（截至2021年7月1日）、匈铁（截至2022年7月1日）、越铁（截至2021年2月9日）、格铁（截至2022年7月1日）、哈铁（截至2022年4月12日）、中铁（截至2022年7月1日）、吉铁（截至2022年4月1日）、拉铁（截至2021年1月1日）、摩铁（截至2022年5月16日）、波铁（截至2022年7月1日）、俄铁（截至2021年2月12日）、罗铁（截至2022年1月1日）、斯铁（货运）（截至2022年3月4日）、塔铁（截至2021年7月1日）、土铁（截至2021年5月1日）、乌（兹）铁（截至2021年1月1日）、乌（克）铁（截至2022年7月1日）、捷铁（货运）（截至2022年3月1日）。

最新的一览表PDF版和铁组**约405**备忘录最新文本（截至2020年8月1日）已上传至铁组网



“修订通用货物品名表（GNG）”和“修订铁组铁路货运站一览表”专题会议召开（2023年3月28日，铁组委员会，视频会议）

站 (<https://osjd.org/>)。

在专门委员会专家会议（2022年8月30日-9月2日，华沙，铁组委员会，视频会议）上对**“组织国际联运大吨位集装箱运输”专题**进行了讨论。

此专题框架内，根据经核准的专门委员会2022年工作计划开展了下列方向的工作：

主持者哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）开展了修订“国际联运集装箱列车和驮背运输数据库”工作。下列铁组成员国铁路提交了最新的信息：阿（塞）铁、白铁、格铁、哈铁、吉铁、立铁（货运）、摩铁、俄铁、斯铁（货运）、乌（兹）铁和爱铁。

会议通过决议，为了每年及时更新《铁组成员国铁路上国际联运集装箱列车和驮背运输一览表》，由铁路公司按照程序向铁组委员会寄送一览表修改和补充事项（按车站和/或通过本国的经路），并注明修改事项生效日期。

值得注意的是，2022年沿铁组成员国铁路组织并运行了超过16000列集装箱列车，列车沿208条经路连续开行，并根据准备情况按照时刻表发车。

由主持者和委员会工作机构共同编制的国际联运集装箱列车和驮背运输数据（截至2022年10月13日）的信息已在《铁组通讯》2022年第6期上刊登，并上传至铁组网站 (https://osjd.org)。

“建立并分析铁组铁路大吨位集装箱运量指标数据库”分专题主持者乌（克）铁完成了铁组各路大吨位集装箱2021年运量数据库的编制工作。

根据阿（塞）铁、白铁、匈铁、格铁、哈铁、吉铁、拉铁、立铁、摩铁、蒙铁、俄铁、罗铁、斯铁、乌（兹）铁和乌（克）铁提交的材料，汇总了2021年集装箱运量指标数据，并与2020年的数据进行对比。

分析显示，2021年铁组铁路共接收628.13万TEU，交付633.32万TEU，较2020年分别增长19.3%和19.9%。

主持者哈铁完成了“修订和追踪《国际联运大吨位集装箱运输和驮背运输使用手册》电子版”（下称《使用手册》）的相关工作。

下列铁路和加入企业提交了修订《使用手册》的材料，包括运输参与者集装箱系统技术和商务条件：白铁、格铁、哈铁、吉铁、立铁（货运）、俄铁、爱铁和欧亚铁路物流股份公司。

《使用手册》最新版（截止2022年10月13日）已上传至铁组网站 (<https://osjd.org/>)。

为了《使用手册》数据保持最新，主持者确保在一年内根据从铁路公司收到的通知对其进行及时修改，该部分不需要获得本专题所有参与者的批准。

2022年，举行了两次“国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定”（下称协定）缔约方会议。

下列铁路公司和集装箱列车组织者加入了协定：阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）、白俄罗斯铁路局（白铁）、立陶宛铁路货运股份公司（立铁[货运]）、摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）、俄罗斯铁路股份公司（俄铁）、爱沙尼亚铁路股份公司（爱铁）、波罗的海过境运输服务股份公司、Eurosib运输系统公司、欧洲铁路货运有限公司、欧亚铁路物流股份公司、俄铁商业资产股份公司、集



铁组货物运输专门委员会关于“开展国际联运集装箱列车中集装箱运送协定工作”专题会议主持者
(2022年6月28-30日，铁组委员会，视频会议)

装箱运输公司、Unicom过境运输公司、远东航运集团。

缔约方会议（2022年2月1-2日和2022年6月28-30日，华沙，铁组委员会，视频会议）上讨论了有关加入协定的问题，根据研究结果，提出并商定了协定第五条第5款新的表述。

同时，研究了缔约方白铁，俄铁和集装箱运输公司寄送的协定附件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》）的修改和补充事项的提案。根据缔约方讨论结果，商定将新的第1.5项，第3.2项的修改和补充事项和第6.1项规则列入协定。

为了寄送和商定提案，会上缔约方指出有必要就协定附件《规则》第4.1项的执行条件在公司内部组织商讨，即运行途中装载集装箱的车辆被摘时通知集装箱列车组织者和铁路承运人。

缔约方讨论了能否编制一份扩大清单以便尽可能明确责任方和在集装箱列车一览表（规则附件1）中补充“组织将装载轮式集装箱的车辆编入集装箱列车”的问题。白铁在缔约方会议（2022年6月28-30日华沙，铁组委员会，视频会议）提出上述提案。

为了2023年缔约方会议进一步讨论，缔约方将提交关于白铁上述方案的自方意见和建议。

缔约方阿（塞）铁、白铁、立铁（货运）、摩铁和俄铁填写了协定附件《规则》附件1“集装箱列车一览表（包括最小长度，运输速度）”中与之相关的部分。

缔约方阿（塞）铁、白铁、摩铁、俄铁、集装箱运输公司和欧亚铁路物流股份公司填写了协定附件《规则》附件2“专家联系信息一览表”中与之相关的部分。

协定最新版（截止2022年9月11日）已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

中欧双向集装箱班列包括国际联运直达集装箱列车的数量取得稳步增长。

2022年，尽管在新冠疫情的限制下，但铁路货运业务仍具有相当的竞争力。由于铁组成员国铁路公司、铁组观察员和加入企业的共同努力，在增加国际联运集装箱运量方面取得了良好的成果，基础设施得到了发展，货运组织技术方面发生了积极的变化。

铁路过境运输竞争力的主要因素是运输速度和货物运到期限。目前，各经路的集装箱班列运行速度均超过1000公里/天，这有助于陆路运输服务的发展。

铁组成员国铁路和铁组加入企业开展了发展和组织国际联运大吨位集装箱运输的工作，包括通过中国—欧洲—中国经路的铁组路网组织开行集装箱列车。

中国—欧洲国家直达班列构成了稳定的国际物流链，仍然是连接两大洲的可靠运输通道。

目前中欧班列共开通82条运输线路，通达欧洲24个国家190多个城市，运送超过5万种商品。自2022年初以来，中欧班列质量和效率不断提高，已连续26个月保持每月1000列以上的水平。

2022年，中国和欧洲之间货流量达到了一个新的里程碑，尽管这一年可能是亚欧联运最不稳定的一年。根据中国国家铁路集团有限公司（中铁）数据显示，中欧班列开行1.6万列，运送了160万TEU，较2021年和2020年的数据分别增长9%和10%。

运输进出口货物的集装箱列车定期往返于土耳其和阿塞拜疆，也对巴库—第比利斯—卡尔斯铁路沿线货物运量的增加产生了重大影响。具有吸引



2022年中国与欧洲间货物运量增长达到新水平

力的运价和货物运到期限为土耳其—阿塞拜疆集装箱快运列车运输服务的需求提供了保障。

此外，从土耳其到中国的集装箱列车沿巴库—第比利斯—卡尔斯经路定期往返。抵达阿塞拜疆后，集装箱通过船运从巴库港运往阿克套港。在跨里海国际运输走廊（TMTM）的框架内开展运输。

未来巴库—第比利斯—卡尔斯经路计划开通从日本、韩国到欧洲国家的货物运输。

据白俄罗斯铁路局（白铁）信息，已开展了有针对性的工作，以提高铁路过境运输的吸引力，大力发展直通高速集装箱货运列车、物流运输业务以及基础设施。

2022年白俄罗斯铁路局（白铁）组织集装箱运输的主要工作方向，除了现有货流的无障碍通行外，还有利用白铁基础设施进一步扩大集装箱运输经路的地理范围。

白铁与铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司以及集装箱运输市场的其他参与者合作，组织了东—西—东和中国—欧洲—中国方向的货物运输。

根据白铁的信息，通过建设新的场站斯维斯洛奇边境站在扩大。新的场站将建在与波兰边境附近的斯维斯洛奇车站。斯维斯洛奇/谢米亚努夫卡国境口岸将是两国之间和欧亚运输的四个过境点之一。预计该场站将在2025年接运首批货运列车。

2022年格鲁吉亚铁路（格铁）在集装箱运输方面发展良好，集装箱运量为63310个（83307TEU），总重量为1210314吨，包括接受/交付了529列直达集装箱列车，其中：格鲁吉亚—阿塞拜疆49002个（68646TEU），总重量为945355吨，其中254列直达集装箱列车，比上年同期增加47%；格鲁吉亚—亚美尼亚14308个（14661TEU），总重量为264960吨，其中275列集装箱列车，比上年同期增加了16%。

鉴于巴库—第比利斯—卡尔斯项目的重要性，格铁表示有意将第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基—卡尔特萨基铁路区段（格鲁吉亚国境/土耳其国境）（阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其铁路线组成部分）列入铁组国际铁路运输走廊。

尽管第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基—卡尔特萨基铁路区段还处于试运营阶段，尚未正式投入使用，但此段已经是亚洲和欧洲之间的重要枢纽。与此同时，应指出的是，2017年9月以来，巴库—第比利斯—卡尔斯经路的定期货物运输大幅增加了中亚国家通过巴库—第比利斯—卡尔斯经路经格鲁吉亚向土耳其—欧盟国家的集装箱货物运输的过境能力。巴库—第比利斯—卡尔斯经路上的集装箱过境运量增加主要原因是灵活的运价和有吸引力的货物交付期限。

此外，作为跨里海国际运输走廊的一部分，从土耳其向中亚国家以及返程通过巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线的集装箱运输由支线船通过巴库港前往哈萨克斯坦阿克套港的船运得以实现。

据统计，2022年哈萨克斯坦境内铁路网的集装箱运输发展态势良好，过境集装箱运量比2021年增长了6%，达到112.93万TEU。

过境集装箱数量，特别是在中哈方向的“跳跃式”增加，大幅提高了哈萨克斯坦的基础设施利用率。

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

计划在多斯特克——莫因蒂过境区段（全长836公里）开展现代化改造，建设一条绕过阿拉木图铁路枢纽的绕行线路（全长73公里），开发多斯特克站并在多斯特克站新建集装箱场站。建设达尔巴兹——马克塔阿拉尔铁路线（全长106公里），建设巴赫塔——阿亚古兹铁路线（全长270公里），并设立过境点。

此项开发应超前部署，特别是在中欧集装箱运输经路，以保障铁路基础设施通过能力的潜力。

特别重视与基础设施所有者、发货人和物流供应商的国际合作以推动运输发展，并与欧亚运输走廊的主要参与者建立联盟。

在与中国铁路的合作框架内，定期举行铁路管理部门领导级别的会议，讨论与国际过境货流发展和哈萨克斯坦走廊过境货流增加重要问题。

哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）为保持竞争力，不断提高客户导向水平和服务质量，推出新的物流产品，并采取积极措施刺激运输。

哈铁子公司哈铁货运和哈铁快运通过24/7全天候运营的联络中心、灵活的运价以及通过个人账户与客户互动的信息系统，将客户服务提升到新水平。

哈铁采用灵活的运价政策将货流吸引到哈萨克斯坦铁路上来。

主要运输方向为中国—欧洲—中国，中国—中亚—中国，俄罗斯—中国—俄罗斯，东南亚—中亚—东南亚。

首先，客户的主要标准是货物的交付时间。因此，本年度中转集装箱列车的平均时速达到1008公里/天。这刺激了亚洲和欧洲与独联体国家之间所有运输走廊的需求。将集装箱从中国运往欧洲所需的时间减少了一半以上。

为发展“北—南”走廊，自2022年6月起，开通博拉沙克边境站以组织哈萨克斯坦—土耳其、中国—伊朗经路的集装箱班列。保障了往返俄罗斯—印度的集装箱列车通行。预计开通从中国出发前往伊朗和土耳其的新列车。

2022年开通的新集装箱经路：

—土库曼斯坦（阿卡拉站）—中国（金华站）陆路经路；

—哈萨克斯坦（阿拉木图）—中国（上海）；

—中国（西安）—土耳其（梅尔辛港）陆路经伊朗；

—俄罗斯（契诃夫站）—印度（纳瓦舍瓦港）；

—哈萨克斯坦（日基塔拉站）—越南（永安站）；

—哈萨克斯坦（库斯塔奈站）—中国（南通站）；

—中国（金港站）—伊朗（朱里法站）；

—哈萨克斯坦（奇卡罗沃站）—中国（西安站）；

—阿腾科里—波季/巴统的定期班列服务。

新冠疫情爆发后，中国国家铁路集团有限公司（中铁）霍尔果斯国境站采取积极措施预防和抗击疫情，确保企业正常生产经营，中欧（中亚）班列稳定有序运行。

2022年1月5日，一列集装箱列车从德阳国际铁路物流港开往俄罗斯莫斯科，运输40英尺集装箱服装鞋帽、户外运动用品、数码产品等货物。六个月内从德阳出发的中欧班列数量已经超过了100列。

截至2022年1月底，该方向通过霍尔果斯国境站往返列车已达514列，运送货物57.5万吨。其中1月份开行82列，较前年同期增长24.2%。

从2022年1月中旬开始，德国物流公司Hellmann Worldwide Logistics组织列车沿新丝绸之路每周在重庆和不来梅之间开行。首列集装箱列车于2022年1月21日抵达不来梅（德国）的终点站。

2022年1月底，装载汉中茶叶及农副特产的X9003次中欧班列（西安）从西安国际贸易物流园开往乌兹别克斯坦塔什干。这趟列车是2022年陕西省首列以运载茶叶为主的集装箱列车。

西安站成立了茶叶运输工作组，远程管理和指导公司工作人员制定更好的装车计划，保障出口茶叶的安全、快速和无障碍运达。

2022年，西安共开行“长安号”中欧班列4639列，首次突破4600列大关，运送货物400多万吨。西安物流园区强大的集散能力确保了“长安号”中欧班列的持续稳定增长。现在该

市共建成到发线48条、设计年集装箱年吞吐量310万TEU。

为保证外贸稳定和高质量发展，西安海关对中欧班列货物采取了快速查验和放行措施。2022年9月西安Misino电子商务公司的施工机械配件通过集装箱班列从西安站经霍尔果斯/阿腾科里口岸运往哈萨克斯坦。

2022年10月26日凌晨3时55分，X8155次中欧班列满载50车光伏逆变器、电动压缩机、吸尘器等家用电器及配件货物，从西安国际港站驶出，经阿拉山口口岸出境，于11月5日凌晨3时抵达德国杜伊斯堡，标志着首趟全程时刻表中欧班列顺利开行。目前，已常态化开行中欧班列国际线路17条，从西安开往欧洲的中欧班列已达3502列。

2022年，经绥芬河口岸站（中铁）开行中欧班列达884列，运输超过8万TEU。进出口货物主要包括基本生活用品和工业设备。

与2021年相比，集装箱列车数和集装箱吞吐量分别增长61%和62.3%，因此就以上两项指标的增长幅度而言，绥芬河口岸已经位居全国口岸首位。

绥芬河口岸位于中国黑龙江省东南部，与俄罗斯远东滨海边疆区接壤。绥芬河站是本省与俄罗斯接壤的最大铁路口岸站，也是中欧货运东部通道最大的过境点之一。

目前，中欧班列双向经满洲里、绥芬河铁路口岸运行线已超20条，涵盖广州、苏州等60个中国城市，出境可到达欧洲13个国家。

2022年1月21日首列化工产品专列从中国开往杜伊斯堡，由中远海运集团（COSCO）和欧洲物流公司VTG组织。该列车装载了28个ISO标准的非危险性液体罐体。

2022年1月24日，集装箱列车从苏州西站（中国）出发至米兰（意大利），列车运行12500公里，装载的出口货物包括苏州当地企业生产的汽车零部件和厨房家具。列车通过阿拉山口/多斯特克边境口岸，在途25天。

今年苏州中欧班列累计开行超300列（去程和回程）。2022年1—8月，苏州中欧班列稳定运行，进出口班列共224列，搭载40尺集装箱11076个、货重19.64万吨。

2022年2月15日泸州（中国）到杜伊斯堡（德国）的集装箱列车启动。泸州成为四川省即有国际水路运输，也有铁路运输的唯一陆港。列车装载了来自上海、南京、四川和重庆的机械设备、电子产品、食品和其他货物。列车穿越了几个国家，包括哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰，全程约为11000公里，在22天后抵达杜伊斯堡。

2022年8月29日，第五列中欧班列（泸州）开往俄罗斯。列车装载当地化工产品和基本生活用品，从泸州出发经霍尔果斯/阿腾科里边境口岸，走行15天后抵达目的地莫斯科。

2022年10月15日，第六列中欧班列（泸州）出发开往俄罗斯。列车装载化工产品、塑料制品和卫生用品，经霍尔果斯边境口岸，走行15天后抵达目的地。自中欧班列（泸州）开通以来，越来越多的泸州企业参与到对外贸易活动中。2022年1月至9月城市进出口贸易总量强劲增长，集装箱运量达到4.29万标箱，较上年增长19.3%。

2022年2月16日，装载大湾区（广东—香港—澳门）的优质轻工产品，包括通讯设备、电子配件、服装、鞋帽和玩具的集装箱列车从广州站（中国）出发，列车走行16天后抵达沃尔西诺（俄罗斯）。

这是粤港澳大湾区2022年开行的第80列中欧班列，也是自2016年常态化开行中欧班列以来的第1500列。该地区已开通19个方向的运行线路，通达亚欧15个国家20多个城市。

2022年10月，中欧班列（广东—香港—澳门）从深圳平湖场站出发，途经满洲里边境站，最终抵达白俄罗斯。列车装载数字液晶成套彩电散件、燃气采暖热水炉、车灯、收卷机等货物，货重389吨。这是本地区今年开出的第91列出口班列。班列的开行刺激大湾区3000多家企业发展外贸。

2022年11月3日，装载100个集装箱货物的中欧班列从增城西物流园开出，经由霍尔果斯

口岸抵达欧洲。这是粤港澳大湾区今年开出的第600趟中欧班列，比去年同期增长343列，增幅达43%，开行数量再创历史新高。自今年年初以来，来自大湾区的中欧铁路快线共运送了35.68万吨货物。自2016年以来开行数量已经达到了历史新高。

2022年2月18日，“齐鲁号”中欧班列从青岛（上海合作组织示范区）开出，走行19天后抵达目的地德国曼海姆。该



中国日益重视与中亚国家的运输联系

列车装载了化工原料、汽车零配件、日用品和其他货物。列车从曼海姆返回时，装载了高质量的金属板和其他货物。列车横跨欧亚大陆，途经中国、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰和德国等6个国家，全程超过1万公里。

2022年2月22日，江西上饶至荷兰鹿特丹中欧班列首发。列车途经满洲里国境站，全程12837公里，在途17天，装载太阳能电池组件。上饶-鹿特丹班列将推动落实“一带一路”合作倡议，加强“一带一路”沿线国家和地区的友好交往和经济贸易合作。

2022年2月23日，装载优质农产品的集装箱列车从乌拉特后旗（中国内蒙古自治区）抵达俄罗斯，途经二连站，全程6800公里，运行13天抵达莫斯科。班列计划在中欧间定期往返开行，运送大量高质量小麦和其他农产品。这对于保证中国和国外企业的生产和工作具有重要意义。

2022年1-4月，中国山东省的综合交通基础设施获得强劲发展。

仅1-4月，山东省开行的“齐鲁号”中欧班列（青开行609列，开行数量比去年同期增长了11.9%。回程班列开行332列，比去年同期增长331.2%。从2018年10月31日至今中欧班列“齐鲁号”开行总量达5069列。

2022年3月2日，装载747吨出口货物的集装箱列车从沈阳东站（中国）出发，途经满洲里口岸运往俄罗斯。根据公布的数据，在2022年的前两个月，共发送列车52列，比上年同期增长了36.8%。自2015年10月首开中欧班列以来，沈阳东站每月开行数量逐步增加。截至2022年2月28日，已经有37趟列车从该市出发，创造了历史记录。

2022年3月4日，装载机械设备、电子零件、汽车和摩托车配件及其他货物的集装箱列车从重庆团结村抵达德国杜伊斯堡，标志着中欧班列（重庆）突破10000列，累计发送货物近90万TEU。重庆将成为全国首个开行中欧班列超10000列的城市。

2022年3月22日，从新乡经开区首发的中欧班列出发，发往西欧。

列车装载机械设备、防疫物资、服装等货物，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国，抵达欧洲第三大河港——比利时城市列日。全程11000公里，在途约15天。2018年3月28日首列集装箱列车从新乡出发。经过四年发展累计开行班列177列，货重总计167.56余万吨。

2022年3月25日，装载汽车配件、医疗用品、家用电器和其他日用品的中欧班列“扬子号”从中国咸宁出发，开往俄罗斯莫斯科。这是从咸宁发出的首列列车。所有运输的货物都

是在咸宁及周边地区生产的，货重约770吨。

列车途经满洲里/绥芬河国境口岸，抵达莫斯科的沃尔西诺站。全程9700多公里，在途14天。该班列有助于咸宁地区尽快融入“一带一路”倡议。

2022年前3个月，从位于中国南方的广东省高科技城市深圳共发送了30列“大湾区号”国际集装箱班列。“大湾区号”是中欧国际集装箱班列的一种新形式。

在这些列车中，其中26列“大湾区号”班列已投入运营，运载货物13443吨，（粤港澳三地）较上年同期分别增长23.8%，13.7%和31.5%。

“大湾区号”班列运送的商品主要是家用电器和日常生活用品。为了保证“大湾区号”班列高效运行，深圳海关简化和优化了办理流程。

中国海关部门开始办理多式联运查验手续，例如与铁路运输相关的海铁、公铁联运，通过加强对列车货物的监管继续扩大集装箱班列运输市场规模。

中国更加重视与中亚国家的运输联系。计划进行大规模投资，准备签署合作协议，以强调这些地区对中国的重要性。正在研究在相邻地区增加新的铁路运输能力。

2022年1月，中欧班列从石家庄（中国河北省省会）出发开往塔什干，装载约660吨货物，标志着该市与欧洲和中亚国家正常货运联系的全面恢复。

这是新冠疫情限制以来河北省开出的首列货运班列，其中装载运往中亚地区的42个集装箱。这些出口货物为河北省石家庄、邯郸、沧州、邢台、保定等城市生产的汽车零部件、机械设备、轧钢、建筑材料和日用消费品等。班列恢复正常开行为当地外贸企业的生产和工作恢复提供了强大支持。

从2022年3月开始，为保证“一带一路”沿线国际运输物流通道的畅通，刺激对外贸易的增长，为将河北建成国家重要的贸易和物流基地提供新的动力，河北省提高了中欧、中亚方向铁路集装箱班列的开行数量，。

2022年第一季度，中欧班列（郑州）累计开行423列，较去年同期增长21%。

其中，3月份开行172列，较1月份、2月份分别增长39%和34%。通过中欧班列（郑州）出口的产品，主要是机械及其零备件、纺织制品、塑料橡胶制品以及其他商品，进口产品主要为车辆及其零备件、矿产等。

2022年4月1日郑州（中国）中心站开设了“智慧车站”平台，用以管理中欧班列货运线路。

由于创新，货运效率显著提高：海关办理时间和到达列车报关人员得以减少，集装箱管理更加合理，费用支出显著降低。平台可自动收集到达和出发列车信息，可自动填写货物报关单，减少用时1-2小时。

2022年4月8日，中欧班列从中鼎物流园（中国山西省）出发，开往白俄罗斯明斯克。列车装载700余吨货物，如轮辋、颗粒塑料、日用百货等。

从年初开始，山西海关和铁路部门不间断采取防疫措施，确保本地区开出的中欧班列正常开行。

2022年4月，两列中欧班列从重庆和成都（中国）开出，分别抵达德国杜伊斯堡和波兰罗兹。

自重庆和成都分别于2011年3月和2013年4月推出该服务以来，成渝两地中欧班列累计开行量突破2万列。

已有1000多种货物通过该服务进行运输，包括电子产品、电器、汽车、汽车零部件以及药品和医疗器械。

2022年4月15日，龙岩市（中国福建省）开行的首列中欧班列在厦门市完成海关检查，标志着班列开行全部准备工作已经完成。本次班列的开行对龙岩市加快落实“一带一路”倡议，扩展新的国际物流通道，推动高质量发展具有重要意义。

2022年4月16日，6列“中原号”中欧班列同时从位于新乡、郑州、洛阳、漯河、南阳的

铁路场站开出，列车装载拖拉机、农机产品、食品、电子产品、基本生活用品、机电设备元器件、建筑材料等货物。列车开往欧洲、中亚国家和RCEP成员国越南、泰国、老挝。这一事件标志着丝绸之路建设的进一步推进。

2022年5月1日，“渝新欧”中欧班列（义乌）从义乌西站出发，抵达马德里（西班牙）。列车装载健身器材、宠物用品、机电设备等产品。根据公布的数据，2022年1月1日-5月1日，“渝新欧”中欧班列共开行502列，比去年同期增长2.8%。回程班列共发运198列，比去年同期增长67.4%。2022年前三个月，运输货物总量比2021年同期增长4.9%。

2022年5月1日，中欧班列从中国沈阳东站发往欧洲。这是2022年辽宁省开行的第100列专列。上述期间，辽宁中欧班列开行比去年同期增长19%，发送9977TEU，比去年同期增长20%。沈阳和大连是辽宁省的主要铁路车站。

2022年5月8日，中欧班列从郑州（中国河南省）抵达列日（比利时）。列车装载微型服务器部件、彩色液晶屏、太阳能电池板、风力涡轮机部件和其他货物。

同一天，另一列中欧班列从郑州抵达德国汉堡。据统计，2022年5月1-8日，中欧班列（郑州）累计开行40列，累计货重近3万吨。通往欧洲、中亚、东盟的班列已常态化开行。

2022年10月24日，“中原号”中欧班列从郑州中心站（中国河南省）出发，途经阿拉山口，发往白俄罗斯首都明斯克。主要货物是新能源汽车。

2022年5月15日，装载2600吨白糖的中欧班列从南宁出发，经阿拉山口/多斯特克国境口岸，最终抵达阿拉木图（哈萨克斯坦）。这是广西发出的首列整列食品出口中欧班列，标志着跨境运输整车出口货物再添新品类。

2022年5月17日，装载500台山河智能挖掘机、滑移装载机的中欧班列从长沙出发开往欧洲。

从2022年开始，国外市场对工程机械的需求很大且还在增加，山河智能设备公司与物流公司中国外运集团签署了关于优化供应链、降低支出、提高效率的互利合作协议。

2022年4月26日首列从沈阳出发的中欧班列发车，5月18日抵达目的地美因河畔法兰克福（德国），主要装载汽车零部件。

这是2021年12个月内从中国到达法兰克福的第三个班列。经路的开通对于地区发展开辟了更多可能性。美因河畔的法兰克福具有明显的地理位置优势，他是德国乃至整个欧洲的金融和交通中心。这条经路有利于提高法兰克福物流园区的活跃度，拓展贸易渠道。

2022年5月19日，装载41个集装箱的玩具、健身器材、纸袋和其他货物的中欧班列从长沙北站出发，途经霍尔果斯/阿腾科里国境口岸抵达波兰，在途15天。中欧班列（长沙）的开通，对于加强长沙和欧洲国家的经贸往来、运输和物流联系发挥着重要作用。

2022年，从长沙（中国）出发的中欧班列共计1012列，比上年同期增长18.1%，其中出口547列，进口465列，开行量位居全国第三。

2022年，长沙新开行长沙—拉脱维亚、长沙—蒙古、西欧回程等3条新经路。

从2014年10月起，长沙共开行中欧班列3152列，线路14条。中欧班列（长沙）已经成为湖南省稳定供应链的“金色渠道”。

根据有关资料，2022年4月中国铁路运输继续保持增长。仅2022年5月，运量创纪录地达到3.4亿吨，较上年同期增长6.6%。生产和工作恢复发挥了主要作用，仅在次月运输粮食和化肥502万吨，较上年同期增长28.2%。运送煤炭1.1亿吨，较上年同期增长7%。

2022年5月20日，中欧班列从增城西站（中国广州）发往欧洲，途经霍尔果斯/阿腾科里国境口岸，主要货物为电风扇。

这也是截至5月底增城西站今年开行的第100列中欧班列，比2021年全年增长了92.3%。这条经路主要运输广东省生产的家用电器、汽车、太阳能光伏电池、液晶屏

和其他商品。

2022年5月21日，3列中欧班列从武汉吴家山站出发，创造了该线路运营以来的单日发车数之最。

2022年9月14日，中欧班列从武汉吴家山车站出发，途经阿拉山口/多斯特克国境口岸，抵达波兰波兹南。列车装载液晶显示器和机械配件等货物。

这是吴家山车站今年开出的第190列中欧班列，也是自9月份以来14天内开出的第7列。今年，从武汉出发的中欧班列开行量比去年同期增长了46.1%。

这三列班列都经过阿拉山口国境站，最终抵达德国杜伊斯堡。列车装载太阳能电池板、光伏组件、防疫物资等货物。从武汉出发的中欧班列每周三和周五各一列。5月第二周发货量增加后，该线路的列车总数达到17列（13趟去程和4趟回程）。

2022年5月28日，中欧班列从中国泉州出发，途经霍尔果斯/阿腾科里国境口岸，抵达莫斯科（俄罗斯），在途16天，编组50个集装箱。

列车装载轻工产品等必需品，货重49375吨（？）。这是泉州开行的第6列中欧班列。共计运输了301个集装箱（600TEU），货重290945吨。根据6月份的计划，开行3列泉州—莫斯科中欧班列。

2022年5月30日，中欧班列从临沂（中国）朱保站发往欧洲。列车装载洗衣机、空调和电视机等海信电器。

列车经过满洲里口岸抵达欧洲。与其他运输方式相比，齐鲁公司的海信电器专列在交货时间上缩短了20多天，为企业提供了更加高效的国际物流运输方案。

2022年5月30日，中欧班列从广州南沙南站驶出，途经阿拉山口/多斯特克国境口岸，最终抵达欧洲，在途15天，编组50个40英尺集装箱，装载中国制造的货物（如空调等）。这是南沙站投入使用以来开行的第一列中欧班列。

2022年6月5日，中欧班列从连云港的中哈物流合作基地出发，装载汽车零部件、家居建材和其他货物。

自2015年以来，连云港中欧班列开行已突破4500列，累计完成运量39.9万TEU，使得连云港成为中国在这一方面的领导者。从连云港中哈物流合作基地开出的中欧班列涵盖6条线路104个到站。

2022年6月10日，中欧班列从内蒙古自治区（中国）发往德国，主要货物为PVDF树脂。

这标志着乌兰察布—西安—杜伊斯堡中欧班列成功首发。途经阿拉山口/多斯特克国境口岸，沿哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰铁路网运行，最终抵达德国杜伊斯堡，全程1万多公里，在途23天。该经路为内蒙古当地产品出口欧洲国家的贸易发展提供了保证。

2022年6月24日“别雷拉斯特—大连”中欧班列顺利抵达大连集装箱铁路中心站，成功开启了两



韩国组织长编组集装箱列车货物运输

国之间的铁路联运。首列车全部装载50个40英尺集装箱的奶粉、啤酒、木制品等产品。列车通过了绥芬河国境站，在途21天。

2022年，大连中欧班列共开行152列，较2021年增加48列。其中，去程班列106列，比上年同期增长38%；回程班列46列，比上年同期增长70%。

在跨欧亚运输方面取得了良好的业绩。截至2022年6月30日，从成都（中国）和重庆（中国）两地开行的中欧班列累计突破2万列。

2022年6月24日，中欧班列从中国西南部的重庆直辖市发往德国杜伊斯堡。列车全部装载电子产品、机械零件和生活必需品等。

这是中国最早办理中欧班列的中欧铁路快运公司（重庆）开行的第10000列中欧班列。

从2011年3月开始的铁路快运已经运送了超过1000种商品，从个人用品、交通工具到汽车配件、药品。班列目前已经覆盖40条线路和亚欧100多个城市。

2022年6月28日，中欧班列从中国平度西站发往俄罗斯圣彼得堡，编组50个40英尺的集装箱，货物主要是轮胎及其他货物。列车经过阿拉山口国境站抵达目的地，全程9000公里，在途15天。

2022年6月29日，中欧班列从中国河北省武安市出发，途经西安陆港和阿拉山口/多斯特克国境口岸，最终抵达欧洲，在途14天。这是武安市借助长安号国际物流大通道开出的首列中欧班列，正式开启了武安与欧洲经贸往来的陆路新通道。

2014年10月30日，湖南中欧班列首次开行，车次逐渐固定。截至2022年6月，中欧班列（湖南）累计发运3121列、26.04万TEU。已开行常态化运行路线14条，境外网络遍布欧盟、俄罗斯及中亚地区的26个国家近100个城市。

2022年7月15日，首列中欧班列（福州）出发，列车装载50个40英尺集装箱，主要是儿童用品，重达455吨，途经阿拉山口/阿腾科里国境口岸，抵达莫斯科（俄罗斯）别雷拉斯特站。全程9900公里，在途16天，与海运相比节省了近20天时间。

经过两年的积极试运营，中国铁路电动车的发运终于成为可能。从2022年9月17日期起中国国铁集团开始通过铁路运输成品车。这种运输包括各种成品车。

霍尔果斯2022年上半年开行中欧班列数量持续增长。截至6月30日，今年经中国新疆维吾尔自治区的霍尔果斯口岸开行的中欧班列达到3181列，比去年同期增长9.31%，过货量449万吨，年均增长4.73%。

根据中国国家铁路集团有限公司（中铁）的数据，2022年上半年，中欧班列累计开行7473列、发送72万TEU，比去年同期分别增长2%、2.6%。西部陆海新通道线路由9条增至12条，累计发送货物37.9万TEU，保持强劲增长态势。共完成货运量19.46亿吨（比去年同期增长1.02亿吨，增长5.5%）。

2022年7月26日，中欧班列从中国城市徐州的淮海国际陆港配送中心出发，途经二连，最终抵达蒙古国首都乌兰巴托。全程2540公里，在途6天。该列车运输的货物有：摩托车、铝罐和其他产品，货重约440吨。

2022年10月22日，中欧班列从淮海国际陆港（徐州）铁路集散中心抵达东欧。列车装载起重和其他工程机械设备。今年以来，从徐州出发的中欧班列共350多列。

2022年10月25日，今年以来第2000列中欧班列经二连浩特国境站（内蒙古自治区）抵达马拉舍维奇（波兰）。该列车装载500多吨的汽车零部件和家用电器。二连浩特国境站已连续3年出入境中欧班列超2000列。自2013年开行首趟中欧班列以来，截至目前已累计接运中欧班列超过1万列，运行线路也由最初的2条发展到58条。

2022年7月底，“扬子江号”中欧班列从黄石（中国）到汉堡（德国）首次开行。列车装载22个集装箱，约500吨钢材。列车开行后，形成了每年向欧洲国家运输20万吨钢材的运输能力。该线路大大降低了出口公司的运输费用。

2022年7月29日，中欧班列从中国东部城市合肥（中国安徽省）首发，抵达匈牙利布达佩斯。列车向匈牙利首都运送了100TEU的太阳能电池板组件、电动机械设备和逆变器。全程超过10800公里，在途18天。

截至2022年9月1日，自2014年开通合肥至欧洲的中欧班列以来，累计开行2600列，省内企业的货物份额达到60%以上，通达18个国家的85个城市。

自2022年年初以来，合肥中欧班列去回程班列开行累计500列。

2022年10月19日，在合肥北站（中国安徽省）物流基地举行了中欧班列开行仪式。列车装载可再分散性乳胶粉、聚乙烯醇等货物，共100TEU。

2022年11月3日，中欧班列从合肥北站物流基地出发，途经阿拉山口/多斯特克国境口岸抵达欧洲。共运输了100TEU的汽车。

2022年12月31日，中欧班列从合肥北站物流基地出发，经阿拉山口国境站，抵达俄罗斯。列车装载叉车、家用冰箱、燃气灶等货物。此趟班列的发运，标志着合肥中欧班列2022年计划顺利完成，发运量累计768列。自开行以来合肥中欧班列发运累计已超2800列。

2022年7月29日，由鸿运达国际货运代理有限公司组织的搭载生活必需品、原材料、家电、服装和其他中国商品的两列中欧班列从乌鲁木齐发往莫斯科。

这是鸿运达公司组织的新疆至俄罗斯首批连续开行班列。沿该经路开行的列车有助于新疆进一步落实“一带一路”倡议。

2022年7月31日，由陕西国铁贸易有限公司组织的中欧班列从西安国际陆港站出发，途经满洲里国境站，最终抵达俄罗斯莫斯科。列车编组50辆，装载日用百货。

2022年1-6月，该公司组织的中欧班列共开行1791列，主要数据保持全国领先。

2022年1-9月，江苏中国-中亚-欧洲国际班列开行量比去年同期增长17%，年开行数达到1471列，明显提高了本地产品的出口量，改善了外资企业的经营环境。在地方政府部门和运营企业的推动下，班列将更多“江苏制造”产品运往欧洲和中亚国家。

2022年9月5日，来自江西省西部的中欧班列从中国江西省萍乡市的赣西站首发，途经满洲里国境站，最终抵达俄罗斯莫斯科，全程12000公里，在途17天。列车装载50个40英尺集装箱的儿童用品、鞋子、机械、设备等货物。

2022年11月2日，九江中欧班列首趟冷链出口专列从九江南站出发，途经满洲里国境站，最终抵达利亚季诺站（俄罗斯），在途15天，比海运节省近两周多的时间。列车装载来自福建、山东的海产品共计889吨，使用现代化的集装箱，可实现实时监控和改变温度和湿度。

2022年11月5日，中欧班列从南昌（中国江西省）国际陆港出发，经二连国境站，抵达莫斯科（俄罗斯）。该趟班列运送50个集装箱的货物，主要是口罩、发动机、儿童用品等产品，总重量624吨。2022年1-10月南昌国际陆港已累计开行国际班列1027列。

2022年9月15日，第10000辆中欧班列从西安国际港抵达汉堡。

2022年9月中欧班列开行超过200次。例如，去往波兰、俄罗斯、欧洲方向的线路有所增加。目前返程方向直通国际班列每天增加5列，运送500个标箱。

2022年9月13日，第五列中国—欧洲和中国—中亚中欧班列从褒河车站物流园区（中国汉中）出发，途经阿拉山口/多斯特克国境口岸，最终抵达阿斯塔纳（哈萨克斯坦）。列车编组30辆，载有1500吨聚乙烯。第一列从汉中始发的中欧班列成功开行表明，该市融入落实“一带一路”合作倡议项目之中，未来将推动更多的汉中产品走向国际市场。

2022年，经阿拉山口/多斯特克国境口岸出入境的中国—欧洲和中国—中亚国际班列6211列，比去年同期增长6.2%，货运量超过350万吨。其中，回程中欧班列2462列，稳居全国铁路口岸首位。

截至2022年底，经阿拉山口/多斯特克国境口岸中欧班列线路已达95条，可到达德国、波兰、比利时等19个国家。列车装载200多种货物，其中出口货物主要是汽车零部件、家用

电器、电子产品、基本生活用品等，进口货物是汽车、木材、食品、机械设备等。

经路数量继续保持强劲的增长趋势。仅8月份，发运量累计10585列，运送了15.4万TEU，比去年同期分别增长了18%和19%，创下了历史记录。

2022年9月27日，首列“保定制造号”中欧班列从石家庄国际陆港出发，开往莫斯科（俄罗斯）

在途12天。列车装载钢丝绳电动葫芦、人造革等商品。最近几年，石家庄国际陆港发挥了国家物流枢纽作用，加强和扩大了京津冀地区的出口导向工业链和供应链。

2022年，石家庄国际陆港首次实现中欧班列年运营列数突破500列。

发运列数比去年同期增长139%，超以往四年总和。目前，石家庄国际陆港已形成途经二连、满洲里、阿拉山口、霍尔果斯、凭祥、磨憨和绥芬河七个口岸的进出境格局，拥有14条稳定的国际运输线路，辐射亚欧大陆50多个国家和地区。

2022年9月27日，沈阳（中国）—莫斯科（俄罗斯）中欧班列首发，经二连浩特国境站过境蒙古，最终抵达别雷拉斯特物流中心（俄罗斯），在途18天。列车装载10个标箱的汽车零部件、化工产品等货物。本次列车的成功开行标志着新国际物流经路的开通。

2022年9月28日，运载50个40英尺集装箱1300多吨哈萨克斯坦进口大麦的回程班列抵达中国温州西站。

近年来，中欧班列（温州）已成为该地区外贸发展的推动力。据统计，截至2022年9月23日，已有94列集装箱班列从温州发出。

2022年9月29日，集装箱列车从成都国际铁路港首发，经霍尔果斯/阿腾科里国境口岸抵达莫斯科（俄罗斯），走行15天。列车装载50个标箱，运送液晶电视、高科技智能电器，生活用品，儿童用品等货物。目前成都至俄罗斯方向去程中欧班列发运频率约每周10列，该数量将逐步增加。

这是2022年6月20日首列发车以来从绵阳地区开出的第三列“成渝号”中欧班列。100天内该经路共开行3次，走行距离25500公里，运送货物1000多吨。

2022年10月30日，中欧班列从鹰潭国际陆港（中国）出发，经满洲里国境站，运往叶卡捷琳堡（俄罗斯），在途15天。这是通往俄罗斯的这一路线的第一个班次。列车装载50个集装箱，主要出口商品是基本生活用品、汽车零部件等。货物的总重量约为700吨。这表明经过与新冠疫情作斗争，从鹰潭开出的中欧班列已恢复正常运行。

天津始发的中欧班列目前基本保持每周9列至14列的开行频率。

自首班车开通以来，天津累计开行中欧班列已超过3700列，终点站为蒙古乌兰巴托的最多，累计运出货物超过40万标箱。

2022年10月1日，装载50个集装箱的汽车出口专列从中国赣州国际陆港出发，将经由二连浩特口岸出境，途经蒙古和俄罗斯直达白俄罗斯若季诺站。这是赣州国际陆港首列出口汽



集装箱运输在国际货物运输市场上的份额日益增长

车中欧班列。

2022年12月28日，第7000列中欧班列通过了霍尔果斯国境站。2022年以来途径霍尔果斯的回程中欧班列运行和处理速度明显加快。

自2013年“一带一路”倡议提出以来，进出境中欧班列增长明显。中欧班列通过霍尔果斯边境站的直达和回程班列年均增长68%，中欧班列开行数量占全国的52.2%。

2022年10月20日，装载国产新能源汽车的中欧班列从中国成都出发，经霍尔果斯/阿腾科里国境口岸，最终抵达德国汉堡，在途16天。这是从成都开出的装载此类货物的首列班列，它满足了市场对国产新能源汽车的需求。

2022年11月1日，中国—中亚方向的集装箱列车从金华南站出发，抵达中亚五国。列车装载家电、汽车配件、生活用品等货物。这是自2017年该线路开通以来，中国—中亚和中国—欧洲联运的第1816列集装箱列车。在此期间，总运量达14万标箱。

2022年11月1日，中欧班列（青岛）回程班列从白俄罗斯顺利出发，这是上合示范区今年开行的第622列中欧班列。

示范区中欧班列开行数量超过去年发运总量，比去年同期增长了36.3%。本次列车运送了62个集装箱的1600余吨的氯化钾货物，经二连浩特站入境中国，抵达上海合作示范区。迄今为止，该线路上的班列可通达上合组织和“一带一路”沿线22个国家、52个城市。

2022年11月2日，第10列中欧班列从乌拉特后旗（中国内蒙古自治区）发往俄罗斯叶卡捷琳堡，在途14天。列车装载48个集装箱的优质葵花籽，货重1063吨。中欧班列乌拉特后旗号开行10列，累计运输498个集装箱，总重量11231吨。

2022年，从山东省（中国）出发的中欧班列开行2057列，运输了17万标箱。货物被运送至沿线24个国家和55个欧洲城市，推动了中国山东省和欧洲国家之间的经济和贸易合作的发展。

2022年，中国国家铁路集团有限公司全年开行中欧班列16562列，运输货物161.4万TEU，比去年同期分别增长9%和10%。中欧班列自2011年3月正式开通以来，累计开行65376列，发送604.7万标箱。

中欧班列共开通了82条经路，通达欧洲25个国家208个城市，逐步形成覆盖欧洲全境的运输服务网络。中欧班列货物已有53大类、5万多个品种，如汽车及零部件、电子产品、服装及配件，以及粮食和木材等。

中欧班列的持续开行有助于降低成本，提高对外贸易的效率，并有效地促进了沿线国家的经济发展。

特别是在这个困难时期，相较于海运的严重拥堵，中欧班列仍在高效运行。

根据吉尔吉斯斯坦国有铁路公司（吉铁）信息，2022年沿吉铁铁路网组织了15列集装箱列车。

根据立陶宛铁路股份公司（立陶宛铁路）信息，不利的地缘政治局势和相关的经济限制措施对集装箱运输产生了负面影响，2022年的集装箱运输量将减少37%。

根据乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）的数据，2022年蒙铁铁路网过境集装箱列车数量增加，达到2324列（265793标箱）。其中中欧方向的过境集装箱列车，最终抵达马拉舍维奇（波兰）、科利亚季奇（白俄罗斯）、敖德萨（乌克兰）、武奥萨利（芬兰）等车站。

—中国—俄罗斯和欧洲（下行方向），运送127018标箱；

—俄罗斯和欧洲—中国（上行方向），运送138775标箱。

2022年，蒙铁TEU数量运输计划完成率为90.9%，运输的货物量计划完成率为103%。

作为最可靠和最有效的货物运输方式，集装箱运输在俄罗斯铁路股份公司（俄铁）的物流运输发展中发挥重要作用。

据统计，俄铁2022年运输652.11万标箱，与上年同期相比增长0.3%。其中：国内运输量增长3%（运输254.55万标箱）；进口运输量增长17%（运输162.52万标箱）；过境运输量下

降了21%（运输84.56万标箱，不包括按新物流图从欧洲向中国运输的空箱）；出口运输量与去年同期相比减少4%或6.16万标箱（运输150.48万标箱）。

重箱运输量增长0.4%或1.81万标箱（运输465.99万TEU），重箱运输量在总运输量中的份额增长到71.5%（比2021年增长0.1%）。

集装箱列车仍然是最受欢迎和最具吸引力的集装箱运输方式。

2022年集装箱列车运送货物436.1万标箱，较上年减少2.4%或10.51万标箱。其中直达运输率为66.9%，较上年减少1.8%。重箱直达率78.2%（364.26标箱），相当于2021年水平。

2022年，俄铁与俄铁物流股份公司一起，利用俄罗斯、哈萨克斯坦、土库曼斯坦、伊朗和印度的交通基础设施，沿着“北—南”国际运输走廊的东部路线，组织了首列俄罗斯到印度的整列集装箱列车运输。

这条路线将使俄罗斯出口商不仅能开发印度和海湾国家市场，未来还能开发非洲市场。

过去一年开行列车累计4列，运输出口货物。

在货运基地发展框架下，在研究“北—南”国际运输走廊东线对货运量和进口货物的吸引力。

2022年7月19日，集装箱列车从伊朗的阿巴斯港出发，装载43个集装箱，主要是来自印度的组合货物。该列车于8月14日抵达沃尔西诺站（莫斯科铁路局）（从伊朗的阿巴斯港出发，走行26天）。

俄铁正在积极调整从西到东方向的货运。已经组织工作，在远东、东亚和“北—南”国际运输走廊开发替代路线，包括黑海港口。

中俄集装箱班列开通了以下线路：重庆—沃尔西诺；济南—沃尔西诺；苏州—哈萨克斯坦—沃尔西诺。

“北—南”国际运输走廊西部线路计划在进出口运输中发展单一集装箱运输。东部线路计划组织从莫斯科出发的列车运输。

从2022年5月起，完成了高尔基汽车集团汽车配件从下诺夫哥罗德站（高尔基铁路局）到越南的运输。2022年共发运了集装箱列车22列。

2022年，大力发展从白俄罗斯到中国的钾肥过境运输。从卡里1、卡里3、卡里4、布鲁兹吉和穆利雅洛夫卡，经克拉斯诺耶站，再到格罗德科沃、后贝加尔斯克、纳乌什基、多斯特克和阿腾科里站。

2022年发运钾肥670列，其中包括83000个标箱。

中俄铁路货运量比上年同期增长28%，达1.23亿吨，达到历史最高水平，比去年增长26%，比2019年增长38%。

2022年1月，东西方物流场站中心股份公司（东西方物流公司）在切尔尼亚霍夫斯克建造的新场站，接收了首列来自中国的集装箱列车。

俄罗斯铁路公司分公司加里宁格勒铁路局启动了一个新的运输物流项目，将集装箱列车从切尔尼亚霍夫斯克站（加里宁格勒州）送往城厢站（中国福建省）。

2022年4月24日发送了首列测试集装箱列车，在途15天后抵达目的地。预计返程列车将装载中国产商品。

该项目与诺维克集团合作实施，加里宁格勒的泥煤通过新经路运送给中国收货人。

以前，消费品、设备和电子产品都是由加里宁格勒过境欧洲的集装箱列车运送到该地区。

东西方物流公司于2021年秋季成立，主营进出口运输，以及处理亚洲和欧洲之间的过境集装箱运输。在未来，它有可能成为新丝绸之路上的关键运输物流中心之一。该综合体的处理能力为每年45万标箱。

在Agroexpress服务（俄铁物流公司和俄罗斯出口中心推出的专门服务，利用快速集装箱列车向中国运送国产食品）框架下，使用自有冷藏集装箱列车组织出口运输。出口运输主要

是将冷藏集装箱经由远东地区出口到中国。进口运输主要是集装箱列车装载新鲜和冷冻产品从山东省（中国）运送至莫斯科。计划将该服务扩大到越南和韩国。

2022年，乌兹别克斯坦铁路（乌[兹]铁）运输了210759标箱，比去年同期增长1.1%。其中包括出口116045标箱，进口85465标箱和过境9249标箱。共开行了集装箱列车914列，包括出口217列和进口697列。



作为一种更加可靠和高效的货运方式，
集装箱运输在运输物流发展中发挥着日益特殊的作用

2022年下半年，爱沙尼亚铁路公司（爱铁）开通2条新集装箱列车经路：

- 爱沙尼亚 - 俄罗斯（帕尔迪斯基/穆加 - 纳尔瓦 - 布朗卡/舒沙雷）；
- 爱沙尼亚 - 俄罗斯（帕尔迪斯基/穆加 - 纳尔瓦 - 皮特基亚兰塔）。

2022年，国际联运26011标箱，比2021年减少17%，包括集装箱列车的运输。

为了吸引更多的客户使用欧亚铁路物流股份有限公司的服务，公司为中国—圣彼得堡和列宁格勒州线路的客户提供的优惠的价格。

由于客户对从中国过境哈萨克斯坦到俄罗斯的运输需求不断增加，欧亚铁路物流股份有限公司迅速扩大了向市场提供的进口货物运输以俄罗斯铁路站为目的地的服务清单。

俄铁物流股份公司和欧亚铁路物流股份有限公司组织了中国和俄罗斯之间的首列生鲜冷链专列，首列列车于2022年3月26日从中国山东省的农中站出发。它由中哈边境的阿拉山口/多斯特克过境，最终抵达是莫斯科的谢利亚季诺站，在途约18天。

2022年上半年，欧亚铁路物流股份有限公司在中国—欧洲—中国路线过境运输的集装箱运量为28.72万标箱。其中，中国方向的运量为7.75万标箱，中国方向的运量为14.4万标箱。

铁组加入企业集装箱运输公司已经开发并推出了以下服务，以增加2022年的国际集装箱货运量。

—定期服务，将进口货物从中俄边境的后贝加尔站运送到其在新西伯利亚的自有码头。作为该服务的一部分，从后贝加尔出发的列车每周发车一次，运输时间为7天。

—从伊尔库茨克经哈萨克斯坦到中国的定期集装箱列车。第1列装载62个集装箱的列车离开集装箱运输公司在伊尔库茨克巴塔涅纳亚站的自有场站，经多斯特克/阿拉山口国境口岸，最终抵达青岛。从伊尔库茨克到多斯特克国境口岸的过境时间为10天。

——集装箱运输公司是俄罗斯首个经滨海边疆区卡梅绍瓦亚站定期向俄罗斯进口中国商品的公司。7月7日，首列装载51个集装箱的列车离开卡梅绍瓦亚站，到沃罗滕斯克站（卡卢加地区），过境时间12天。从中国珲春市运抵口岸以及通过口岸的时间不到一天。该服务主要是运输在中国北方省份生产的产品。

——公共定期服务，用于通过后贝加尔边境口岸将消费品从越南运输到俄罗斯。从河内到莫斯科州的陆路时间约35天。

——经后贝加尔国境口岸和过境哈萨克斯坦从中国到圣彼得堡的服务。新服务旨在为俄罗斯欧洲部分运输货物，是俄集装箱运输公司提供的物流解决方案的补充。预计通过哈萨克斯坦和俄罗斯境内的运输时间最长将为7天。

集装箱运输公司与中国合作伙伴一起发展过境运输。

根据集装箱运输公司信息，该公司与中国货运代理商签署三方合作协议，该文件旨在提高从中国到欧洲的过境集装箱运输竞争力。

该协议其他各方包括山东济铁陆港集团有限公司（隶属中国国家铁路集团有限公司中国铁路济南局集团有限公司）和上海合作组织示范区的青岛陆港运营商青岛新港工业物流管理有限公司。双方拟通过与中国铁路的合作，扩大向欧洲的货运量，提高陆上边境口岸运行效率，为从青岛联合枢纽出发的集装箱列车提供时刻表。

在签署协议后，计划用5年时间建立一个物流交通枢纽。

根据该文件信息，5年内将在示范区内共建中欧和中俄班列铁路运输客户服务中心。上合示范区位于山东省，是上合组织成员国项目框架下建立的示范区。

集装箱运输公司是欧亚大陆集装箱铁路物流的领导者。约有10万个集装箱，容量约为14万标箱，约有4万辆平板车。公司在俄罗斯拥有40个铁路场站。还有3个子公司和参股公司。公司唯一的股东是Delo集团。

根据集装箱运输公司的数据，2022年7-8月远东地区的进出口集装箱运输量比上年同期增长了50%，达到了9.4万标箱。

2022年前7个月，远东港口和陆路国境口岸的集装箱运输量增加了8%。

2022年底，集装箱运输公司完成了位于俄中边境车站后贝加尔的自有场站改造工作。该场站的处理能力较2006年增加了10倍，达到每年55.5万标箱，这将增加通往亚太国家的陆路运输量，减轻远东港口的压力。

新冠疫情期间，中欧班列组织运输大量货物，为国际合作和保障“一带一路”沿线国家供应链稳定做出了贡献。

由于新冠疫情所采取的限制措施，显示铁路运输是运送防疫物资最可靠的运输方式。

在组织集装箱运输时，铁组成员国铁路特别关注了发展和组织国际联运集装箱运邮。

以前，国际运邮是通过空运和公路运输完成的。铁路运输不仅可以降低运输成本，还可以进行集装箱货物门到门运送，从而取消额外的货物作业以及物流供应链的中间环节。

三年来，开展了很多铁路运邮试点，但运量并不可观。然而新冠疫情影响了运邮物流，铁路运送作为国际联运和中欧之间的可靠渠道开始发挥战略作用，确保了运邮工作的连续开展。

铁组成员国铁路沿不同经路组织开展了国际铁路运邮工作。

重庆、义乌、郑州、东莞是中国组织班列运邮的主要城市。列车从中国出发，途经哈萨克斯坦、



国际集装箱货物运量稳定增长

俄罗斯和白俄罗斯，到达波兰等欧洲国家。

白俄罗斯铁路局（白铁）与铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司和其他集装箱运输参与者合作，就发展和组织东—西—东、中国—欧洲—中国方向的铁路集装箱运邮开展工作。

自2020年4月起，首列满编中欧运邮班列沿欧亚铁路物流股份公司的基础经路定期开行。运邮量得以提升。

根据哈萨克斯坦铁路国有股份公司的信息，中国—欧洲—中国经路的运邮和快递运输正在常态化进行。

哈铁和哈萨克斯坦负责邮件海关检查（提交海关过境申报单）的运营商Kazpost公司签订了协议。

2021年全年和2022年上半年，经多斯特克/阿拉山口和阿腾科里/霍尔果斯国境口岸运至欧洲国家的集装箱运邮办理了171份过境申报单。

“长安号”专列不断拓展跨境电商新线路，直接将货物运至欧洲20多座城市。2022年1-11月，中欧班列“长安号”累计运送4198列，其中跨境电商178班次，是上年的1.4倍。

2022年12月8日，载有100个标箱的跨境电商列车从江高（广州）出发，经霍尔果斯国境站，15天后到达马拉舍维奇（波兰）。

该班列运送货物种类繁多，主要包括珠三角地区企业生产的衣服、箱包、汽车导航系统、彩色液晶面板。货物重量约423吨。运抵波兰后，货物立即被发往德国、意大利、西班牙和其他欧洲国家。

乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）会同铁组加入企业俄罗斯邮政公司组织落实空铁国际运邮项目。2022年12月，在该项目框架内完成了铁路试运邮，将5个40英尺集装箱装载到3辆车上编入过境集装箱列车从乌兰巴托出发，运送至季霍列茨克站（俄铁）。

根据俄罗斯铁路股份公司（俄铁）的信息，2022年12月办理了国际货物联运联合运邮。

12月22日，货物从中国空运至蒙古乌兰巴托，然后以邮包形式换装至5个大吨位集装箱，12月23日由公路运送至乌兰巴托火车站。12月24日货物被装载至集装箱平车，运送至东西伯利亚铁路局纳乌什基站并摘车。12月25日，车辆编入集装箱班列，运送至高尔基铁路局尤季诺站。

根据铁组加入企业俄罗斯邮政公司的信息，2022年，由于航空可承担的运力大幅下降，对铁路运邮的需求增加。因此，除了用原本的旅客列车编组中的自备行李邮政车（俄罗斯邮政公司运邮车保有量中有569辆行李邮政车）办理运邮外，还组织了“俄罗斯号”运邮班列的定期服务。

2022年3月启动了新项目。俄罗斯邮政公司和俄铁一起研发技术，沿西伯利亚大铁路开行了莫斯科—符拉迪沃斯托克经路的“俄罗斯号”运邮班列。在协同工作的框架内，开发了特有的直通列车技术，保证了货物准时交付，优化了装卸作业次数，提高了运送货物的完好性。

俄铁编制了专门的时刻表和工作流程，规定了列车在喀山、叶卡捷琳堡、秋明、鄂木斯克、新西伯利亚、克拉斯诺亚尔斯克、伊尔库茨克、哈巴罗夫斯克等大城市的8个车站间运行时的编挂和摘车。同时，俄罗斯邮政公司能将汽车承运人、物流中心、铁路场站和车站整合到统一的工艺流程中，向客户保障了10座城市间的过境时间和每周的集装箱服务。

自2022年6月开行起，列车一直定期往返于莫斯科和符拉迪沃斯托克，完成了43次运行，运送了5521个集装箱，46190吨邮包和其他货物。列车走行平均速度为858公里/昼夜，沿莫斯科—符拉迪沃斯托克/符拉迪沃斯托克—莫斯科经路平均走行11昼夜。

下一步计划提高列车发送频次、扩大经路覆盖范围、缩短“门到门”交付时间。

2022年12月，得益于铁组货物运输专门委员会的组织工作，根据2022年6月1日制定并生效的《通用货物品名表》99910000《运邮》编码，采用国际货协运单成功举行了国际运邮集装

箱试运输。从中国到俄罗斯的国际运邮采取公路运输和空运的方式运至乌兰巴托（蒙古），随后，在乌兰巴托机场换装至集装箱，用铁路运送至喀山（俄罗斯）国际邮件交换局。全线运输时间为15天，运送了27万件邮包，重35吨。

从日本到叶卡捷琳堡运送73个运邮集装箱的项目。

2021年，从日本运送了大批运邮集装箱到釜山港。为防止邮包退还给发货人，俄罗斯邮政公司为日本邮政邮包运送制定并组织了多种可供选择的联运集装箱方案。运送了73个大吨位集装箱，178吨邮包从釜山港发往叶卡捷琳堡（俄罗斯）国际邮件交换局。运送分为3个阶段。在俄罗斯境内，从符拉迪沃斯托克到叶卡捷琳堡过境运输时间为10-12天。

国际旅客联运伊尔库茨克—乌兰巴托—伊尔库茨克305/306号列车运邮项目。目前，从中国经蒙古到俄罗斯开展了多种运输方式（公路、航空、铁路）的运邮工作。2022年，沿该经路运送了1500万件邮件，共计2729吨。计划将既有的乌兰巴托—阿勒坦布拉格—伊尔库茨克公路运输改为铁路运输。这将极大缩短该路段运邮时间，从4-5天缩短至1天，通过减少换装次数提高运邮完好性。

2022年8月，首列载有该地区邮政货物集装箱的“江苏号”运邮列车沿中国—欧洲经路从南京站发送至欧洲。

列车发送当天，江苏省铁路公司还与“顺丰速运”和“极兔速递”公司签署了战略合作协议，旨在积极推动江苏省货物速运项目。接下来，铁路公司将为江苏邮政拓宽欧洲各国、东南亚及其他地区邮政服务工作提供进一步支持。

2022年9月16日，从陕西省省会西安（中国）到马拉舍维奇（波兰）的新的邮政铁路运送服务启动。中国西安自贸港建设运营有限公司针对日益增长的电商业务提供该服务。

载有电商货物和国际信件的列车，过境时间为12天。列车抵达波兰后，货物被提供物流服务的波兰国家邮政管理机构——波兰邮政分运至整个欧洲。

西安自贸港建设运营有限公司成立于2018年，是国际和国内陆路货运代理。该公司经营装卸货物及货物仓储服务。此外，该公司向其他铁路货运公司出租机车车辆并提供技术维修服务。

2022年10月28日，首列国际运邮中欧班列从德国发往重庆（中国）。重庆是中国首座借助中欧班列实现双向运邮的城市。截至目前，重庆总计发出27686500件国际邮件，运邮总量居中国首位。

在铁组和万国邮政联盟（万国邮联）合作的框架内，铁组委员会专家应邀出席了万国邮联铁路论坛关于铁路运输国际邮件（国际运邮）问题的会议（万国邮联铁路论坛）。

目前，万国邮联铁路论坛正在修订《国际邮件铁路运输组织指导手册》（下称指导手册）。截至2022年8月30日的指导手册草案已提交铁组委员会，以便了解并进行可能的修改。

指导手册的宗旨是全面概述影响铁路邮件运输的因素、整个路线上相关方的操作程序、责任以及在交换电子预报信息（EAD）方面的后续行为，以便用于报关和预先风险评估。该文件旨在概括说明铁路运邮的倡议，并为正在研究参与该倡议的相关方提供信息资源。除了具体的操作程序外，文件中还包含了附加信息，以便使用文件的用户能够熟悉有关行业的相关信息，这将有损于评估和实施阶段。附加信息来自首次试运行中吸取的经验教训、指定运营商（DO）和铁路承运人之间交换电子预报信息（EAD）数据的计划等领域。

与会者指出，铁组与万国邮联在组织国际铁路运邮问题上开展合作具有重要意义。

继续就采用不同运输法的铁路货运全程“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量创造条件。

铁组各铁路针对亚欧间采用国际货约/国际货协运单组织整车和集装箱往返货运开展工作。

据阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）信息，自2021年9月17日起，在TURKUAZ项目框架内，巴库—第比利斯—卡尔斯铁路开始采用国际货约/国际货协运单。首批载有焊条、大理石等集装箱货物的列车从土耳其发往阿塞拜疆和哈萨克斯坦，节省了沿巴库—第比利斯—卡尔斯经路运输货物的时间和成本。今后，采用国际货约/国际货协运单将使其他方向的铁路运输强劲增长。

白俄罗斯铁路局（白铁）为所有方向开放了使用国际货约/国际货协运单办理运输。沿“西—东—西”方向铁路办理捷克、法国、德国、匈牙利、斯洛伐克和俄罗斯、哈萨克斯坦、中国之间的往返集装箱货运。

2022年，白俄罗斯铁路局采用国际货约/国际货协运单办理的货物6629批（1138辆整车和8490个大吨位集装箱），其中采用国际货约/国际货协运单办理的过境运输货物6215批（44辆整车和7948个大吨位集装箱）；进口货物82批（561辆整车和528个大吨位集装箱）；出口货物332批（533辆整车和14个大吨位集装箱），其中4157辆整车和294个大吨位集装箱（？）。

据格鲁吉亚铁路股份公司（格铁）信息，为简化运输流程，同时大幅缩短货物运送以及在格鲁吉亚和土耳其两国分界点交付车辆的时间，借助巴库—第比利斯—卡尔斯铁路，从土耳其出发，沿阿塞拜疆和哈萨克斯坦方向，经格鲁吉亚，接收了2262整车和2863（4424标箱）集装箱，总重75394吨的采用国际货约/国际货协运单办理的货物。

采用国际货约/国际货协运单沿该经路办理运输具有重要意义。

同时，作为国际货约/国际货协（阿哈尔卡拉基转运站）法规变更衔接的铁路，为提高格鲁吉亚过境潜力，会同铁路管理部门就采用国际货约/国际货协运单的问题开展有针对性的工作。应该指出的是，格铁一直向承运人推广国际货约/国际货协运单，尽管该运单有许多优点，但在从中亚到土耳其再到欧洲的运输中仍未得到充分应用。

通过哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）路网过境哈萨克斯坦2022年采用国际货约/国际货协运单（3310单）办理了大吨位集装箱过境运输。办理从中国到欧洲国家（奥地利、比利时、德国、丹麦、荷兰、法国等）以及从欧洲国家（奥地利、比利时、英国、德国、丹麦、西班牙、意大利、卢森堡、芬兰、法国等）到中国的往返运输。

2022年，中国国家铁路集团有限公司在出口运输中办理了国际货约/国际货协运单1132单，其中，经阿拉山口/多斯特克国境口岸办理国际货约/国际货协运单950单，经霍尔果斯/阿腾科里国境口岸办理国际货约/国际货协运单50单，经满洲里/后贝加尔办理国际货约/国际货协运单132单。

2022年上半年，采用国际货约/国际货协运单沿拉脱维亚铁路（拉铁）路网办理陆路过境37车（4批）。

2022年上半年，立陶宛铁路股份公司（立铁）子公司立铁货运公司采用国际货约/国际货协运单在立陶宛共和国境内办理过境运输1603车，其中包括3206个大吨位集装箱。

据摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）信息，采用国际货约/国际货协运单办理各方向过境运输、出口运输和进口运输，缩短了在国内境交接站将国际货协运单和国际货约运单相互转换所需的时间，从而省去了以前将一种运输法文件重新办理为另一种运输法文件所用的时间及相关费用。

为通过缩减编写文件、交付文件和处理文件所需时间简化文件周转程序，同时，取消手动重新输入纸制文件数据，通过获取运输在操作层面的相关信息创造有效管理决策的可能性，提高人工效率，以及通过提高处理信息的可靠性大幅削弱人为因素的影响，摩铁开发并推行了新型电子文件周转程序。新程序包括客户、规划部门、货运人、货物交接、运输文件技术等自动化工作。

此外，摩铁会同乌克兰铁路行业管理部门就研发和推行国际联运货物换装信息交换软件

开展工作。该方案的推行缩短了国境口岸站上交付货物的时间。

2022年，在摩尔多瓦共和国境内采用国际货约/国际货协运单办理运输30115车，其中过境运输20181车，出口运输363车，进口运输5571车。

采用国际货约/国际货协运单运送货物的主要品类为：自摩尔多瓦共和国——小麦、大麦、玉米、油菜籽、葵花子、糖蜜、波特兰水泥、轧材；到摩尔多瓦共和国——麦芽、盐、石油气、汽油、柴油、重油、硝酸铵、黑色金属废料；过境运输——小麦、玉米、葵花子、油渣、盐、矿石、铁矿石精矿、树脂、石油气、汽油、柴油、肥料、生铁、轧材、管子。

乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）研发了一款软件，用于填写采用国际货约/国际货协运单办理国际联运出口货物的运单及其附件。蒙铁为进口货物和过境货物办理国际货约/国际货协运单。

2022年上半年，铁组加入企业欧亚铁路物流股份公司采用国际货约/国际货协运单，在中国—欧盟—中国经路上办理提速集装箱列车的集装箱运输，路线如下：

——西安—穆克兰—西安联运，经波罗的斯克港，包括海运路段—44批；

——沿重庆—杜伊斯堡经路，经俄罗斯马莫诺沃/波兰布拉涅沃陆路国境口岸的铁路直通联运—4批。

2022年，捷克铁路股份公司（捷铁）采用国际货约/国际货协运单办理运送5019车，出口2269车，进口2750车，同比上年减少77%。

在2022年3月15-19日举行的铁组货物运输专门委员会视频会议上审议了“商定国际联运货物运量”专题（华沙，铁组委员会）。

参加此次会议的有：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）代表及越南社会主义共和国、哈萨克斯坦共和国、中华人民共和国、蒙古国、俄罗斯联邦、乌兹别克斯坦共和国外贸部门代表和作为受邀代表的铁组加入企业——欧亚铁路物流股份公司代表，以及铁组委员会代表。

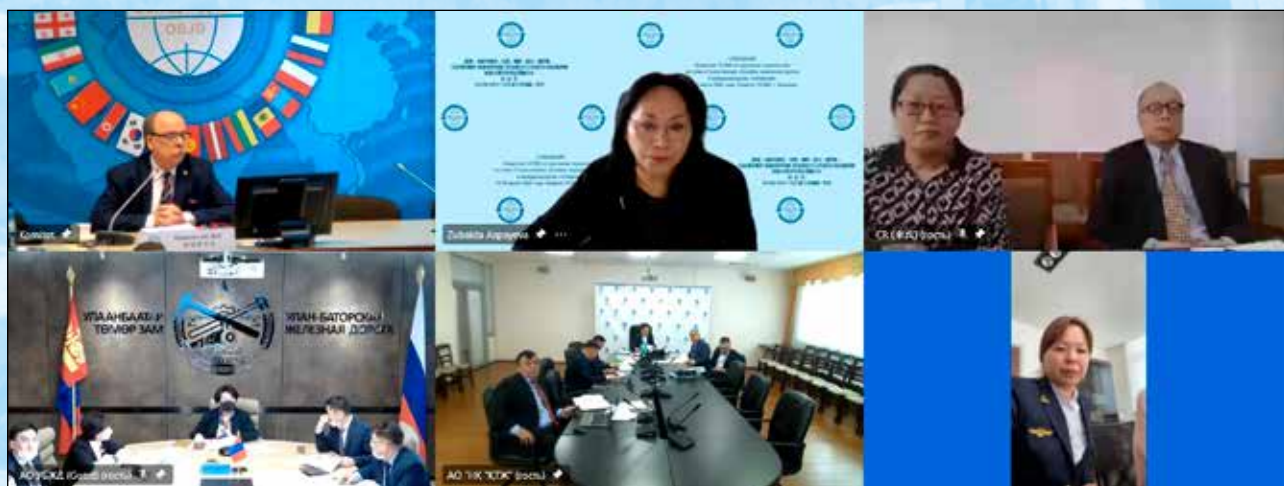
为研究会议议程，成立了13个分组。

总结了2021年外贸货物运量完成情况，商定了2022年度按国境站、季度、货物品类分配的进出口和过境货物运量。

制定了保证完成2022年进出口和过境货物运量的技术组织措施。

为在商定月度运输计划时使货物品名一致，商定了进出口和过境货物品名表。

根据铁组委员会办事细则第三条第2项，取消了铁组委员会“商定国际联运货车运行时刻表”计划会议（由于代表团数量少于举行会议所需数量）。



“商定国际联运货物运量”专题会议召开（2022年3月14日，铁组委员会，视频会议）



“商定国际联运货物运量”专题会议审议各项议程（2022年3月14-18日，铁组委员会，视频会议）

根据该专题参加者信息，相关铁路商定了双边和多边国际联运货车运行时刻表。

由于铁组和联合国亚太经社会开展了合作，在总结期间，铁组成员国铁路参加了联合国亚太经社会举办的各类活动。

报告期内在铁组和联合国亚太经社会合作框架内，铁组成员国相关铁路参加了联合国亚太经社会下列会议：

在铁组与联合国亚太经社会、和经济合作组织合作框架内，铁组成员铁路参加了“哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗铁路走廊商业化”专题工作会议。

2021年，应联合国亚太经社会倡议，哈萨克斯坦共和国、土库曼斯坦、伊朗伊斯兰共和国就落实哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗铁路经路签署了《相互谅解备忘录》。

哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗铁路经路将加强不同地区间的交通往来，还有一项任务是将其转变为经济走廊。

在铁组框架内，该专题主持执行者——哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）通报了联合国亚太经社会“哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗铁路走廊商业化”项目框架内开展的工作。

为发展铁路行业的合作，增加哈萨克斯坦和伊朗之间的货流，2022年5月23日，在德黑兰（伊朗伊斯兰共和国）举行了哈铁和伊朗伊斯兰共和国铁路（伊铁）领导人会晤。

2022年6月，哈铁和伊铁签署了合作备忘录。

针对货物在哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗铁路的运输，2022年6月首列车载有硫磺的48节集装箱示范列车从哈萨克斯坦巴甫洛达尔站发往土耳其帕亚斯站。哈铁提出的新物流方案对发货人极具吸引力，特别是运送时间。与跨里海的经路相较，列车在该经路上仅用12天就走行了6300公里。推出无需转运的新跨国交通将有助于哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗经路多样化运营，提高该经路集装箱货物运量。

在报告期间，和万国邮政联盟（万国邮联）、联合国欧洲经济委员会内陆运输委员会（联合国欧经委内运委）、欧亚经济委员会、跨欧亚运输国际协调委员会、跨里海国际运输走廊国际协会（TMTM）、国际铁路联盟（铁盟）开展了合作与协作。

2022年期间，为发展和完善国际联运货物运输，协调保证和简化国际联运全球贸易的国家间货运数据，研究在其他运输方式参与下有效利用铁路运输并保证其竞争力的提议和建议，利用现代技术组织运输程序等，代表们相互参加了会议、研讨会、代表会议等铁组货物运输专门委员会和国际组织、协会举办的铁路领域视频会议。

铁组货物运输专门委员会管辖范围内的铁组协定、协约和其他文件的修订本已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）和铁组货运门户网站，并会长期保存。

3.4 旅客运输

2022年，铁组旅客运输专门委员会（下称专门委员会）将以下方面作为工作重点：

—在新冠疫情形势下恢复国际旅客联运；

—完善国际铁路客运运价规程协约（国际客价协约）和国际联运客车使用规则协约（客车规则协约）；

—编制和商定国际联运旅客列车运行时刻表和编组顺序表；

—席位预留、旅客信息查询、提供服务及形成财务报表系统。

多数铁组成员国逐步开展了恢复国际旅客联运的工作。铁组铁路匈铁、摩铁、波铁和斯铁通报了其国际旅客列车已根据商定的2021-2022年列车运行时刻表开行。铁组铁路白铁、哈铁、吉铁、立铁、蒙铁、俄铁、塔铁和乌（兹）铁的国际旅客运输已部分恢复。同时，2022年铁组铁路阿（塞）铁、越铁、中铁、朝铁、拉铁和土铁的国际旅客联运仍全部暂停。

白俄罗斯仅恢复了与俄罗斯主要客流方向的国际旅客联运，如明斯克—莫斯科、布列斯特—莫斯科、布列斯特—明斯克—圣彼得堡、明斯克—摩尔曼斯克、明斯克—阿德列尔等。

匈牙利所有匈铁（客运）担当的铁路旅客列车均已开行，但与罗马尼亚间马泰绍尔考—卡雷的国境站间列车除外，这些列车已自12月起恢复运行。

哈萨克斯坦自2022年4月起，组织开行了14对国际旅客列车，其中包括：

—5对哈铁担当的列车：阿拉木图—塔什干、卡拉干达—萨马拉、阿拉木图2—喀山、卡拉干达—鄂木斯克、阿特劳—阿斯特拉罕；

—3对吉铁担当的列车：比什凯克—萨马拉、比什凯克—楚/喀山、比什凯克—新西伯利亚；

—3对乌（兹）铁担当的列车：塔什干—萨马拉、塔什干—伏尔加格勒、努库斯—别伊涅乌；

—3对塔铁担当的列车：库洛布—伏尔加格勒、杜尚别—伏尔加格勒、苦盏—伏尔加格勒。

吉尔吉斯已恢复开行比什凯克—萨马拉、比什凯克—喀山和比什凯克—新西伯利亚经路的国际联运旅客列车。

自2022年7月1日起，立陶宛铁路客运子公司立铁（客运）与波兰承运人Polregio合作恢复了考纳斯—比亚韦斯托克—考纳斯经路波兰方向的国际旅客运输。

定期开行经由立陶宛境内从俄罗斯地区过境到加里宁格勒的8趟旅客列车：莫斯科—加里宁格勒、圣彼得堡—加里宁格勒和阿德列尔—加里宁格勒。

摩尔多瓦共和国与罗马尼亚间已恢复开行基希讷乌—布加勒斯特、基希讷乌—索科拉（雅西）经路的国际旅客列车，以及雅西（罗铁）—温格内（摩铁）的国境站间旅客列车。

自2022年4月29日起，蒙古仅恢复开行了伊尔库茨克—乌兰巴托间的国际旅客列车。

由于2022年逐步恢复了国际铁路旅客运输，俄罗斯自4月20日起与哈萨克斯坦、自4月29日起与蒙古、自6月3日起与吉尔吉斯、自6月23日起与乌兹别克斯坦、自8月起与塔吉克斯坦开展了联运。

乌兹别克斯坦已恢复与下列国家间的国际铁路旅客联运：

—与哈萨克斯坦，自2022年5月15日起沿阿拉木图—塔什干—阿拉木图经路开行哈铁担当的列车，沿努库斯—别伊涅乌—努库斯经路开行乌（兹）铁担当的列车；

—与塔吉克斯坦，自2022年6月20日起沿杜尚别—塔什干—杜尚别经路开行塔铁担当的列车；



铁组旅客运输专门委员会主席谢尔吉亚科·亚历山大



铁组旅客运输专门委员会专家（左起）：
曾文勇、康璐珉和增补专家权有政

—与俄罗斯，自2022年6月23日起沿塔什干—萨马拉—塔什干经路，自2022年6月25日起沿塔什干—伏尔加格勒—塔什干经路开行乌（兹）铁担当的列车。

为讨论争议性问题与恢复国际旅客联运的预计时间，在铁组委员会举行了两次会议，共有14个铁路参会。2023年，一些铁组铁路将继续同国内主管部门以双边形式开展此项工作。

在报告期内，专门委员会继续开展了**有关修订国际旅客运输规范性文件**的工作，并在铁组委员会举行了国际客价协约方和客车规则协约方代表会议，会上对以上两个文件列入的修改补充事项包括：

—授权国际客价协约和客车规则协约保存人铁组委员会提交有关修订上述协约的提案，以供协约各方研究。此项决议额外赋予了专门委员会工作机构一项职责，即检查上述协约的规定是否符合铁组客运其他规范性文件；

—在客车规则协约方代表会议上通过有关客车规则协约和客车规则修改补充事项的决议，而无需在铁组铁路总局长（负责代表）会议上对其再次核准。部分客车规则协约条款的应用实践表明，此项决议能够大幅加快落实客车规则协约方通过的决议；

—修订客车规则附件29“国际客协范围内的国际联运车厢内席位编号和分布”；

—更改国际客价协约结构并统筹修改和补充这些文件。

国际客价协约保存人铁组委员会已向国际客价协约方通报，国际客价表1中哈铁和俄铁的最新数据自2022年9月1日起生效，在国际客价协约方代表会议上通过的国际客价协约和国际客价的修改和补充事项自2022年9月2日起生效。

同时，铁组委员会作为客车规则协约保存人向客车规则协约方通报了自2022年6月2日和2023年1月1日起生效的修改和补充事项。

考虑到已公布的修改和补充事项，专门委员会工作机构编制并向国际客价和客车规则的协约方寄送了截至2023年1月1日的协约修订本，并已上传至铁组网站（<https://osjd.org/>）。

按照工作计划，专门委员会组织并举行了**铁组第二组铁路关于编制和商定2022-2023年国际旅客联运列车运行时刻表会议**，越铁、哈铁、中铁、朝铁、蒙铁、俄铁和铁组加入企业俄罗斯邮政公司的代表参加了会议。

会上商定，仍同去年一样沿16条经路开行国际联运旅客列车和直通客车。鉴于当时的疫情形势，未考虑在这些区域增加新的国际旅客列车线路。

在中国—俄罗斯联运中，2022-2023年继续沿绥芬河（中铁）—格罗迭科沃（俄铁）经路开行中铁担当的402/401次国境站间列车、经由后贝加尔（俄铁）—满洲里（中铁）口岸开行俄铁客运公司担当的莫斯科—北京和赤塔—满洲里直通客车、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K3/4次列车。

在俄罗斯—蒙古联运中，商定经由苏赫巴托（蒙铁）—纳乌什基（俄铁）口岸开行蒙铁担当的乌兰巴托—莫斯科5/6次列车及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。

此外，经俄铁/俄铁客运公司、蒙铁和中铁单独商定，规定经由纳乌什基（俄铁）—苏赫巴托（蒙铁）口岸沿莫斯科/伊尔库茨克—乌兰巴托—二连（中铁）和莫斯科—乌兰巴托—扎门乌德（蒙铁）经路开行俄铁/俄铁客运公司担当的旅游列车。

在中国—蒙古联运中，时刻表规定沿北京—乌兰巴托经路对开中铁和蒙铁担当的列车，



铁组旅客运输专门委员会年度例会审议各项议程
(2022年10月25-27日，铁组委员会，华沙，视频会议)

沿乌兰巴托—二连（中铁）经路开行蒙铁担当的列车。继续开行经由扎门乌德（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直通客车。

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

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

在中国—哈萨克斯坦联运中，规定经由霍尔果斯（中铁）—阿腾科里（哈铁）口岸沿乌鲁木齐（中铁）—阿拉木图2（哈铁）经路开行中铁担当的国际快速列车；同时在哈萨克斯坦—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/阿斯塔纳-努尔雷若尔（哈铁）—乌鲁木齐（中铁）快速列车。

铁组第一组铁路匈铁/匈铁（客运）、立铁、摩铁、波铁、罗铁/罗铁（客运）、斯铁（国家）/斯铁（股份）、乌（克）铁和捷铁以双边和多边形式商定了2022-2023年旅客列车运行时刻表。

根据匈铁信息：

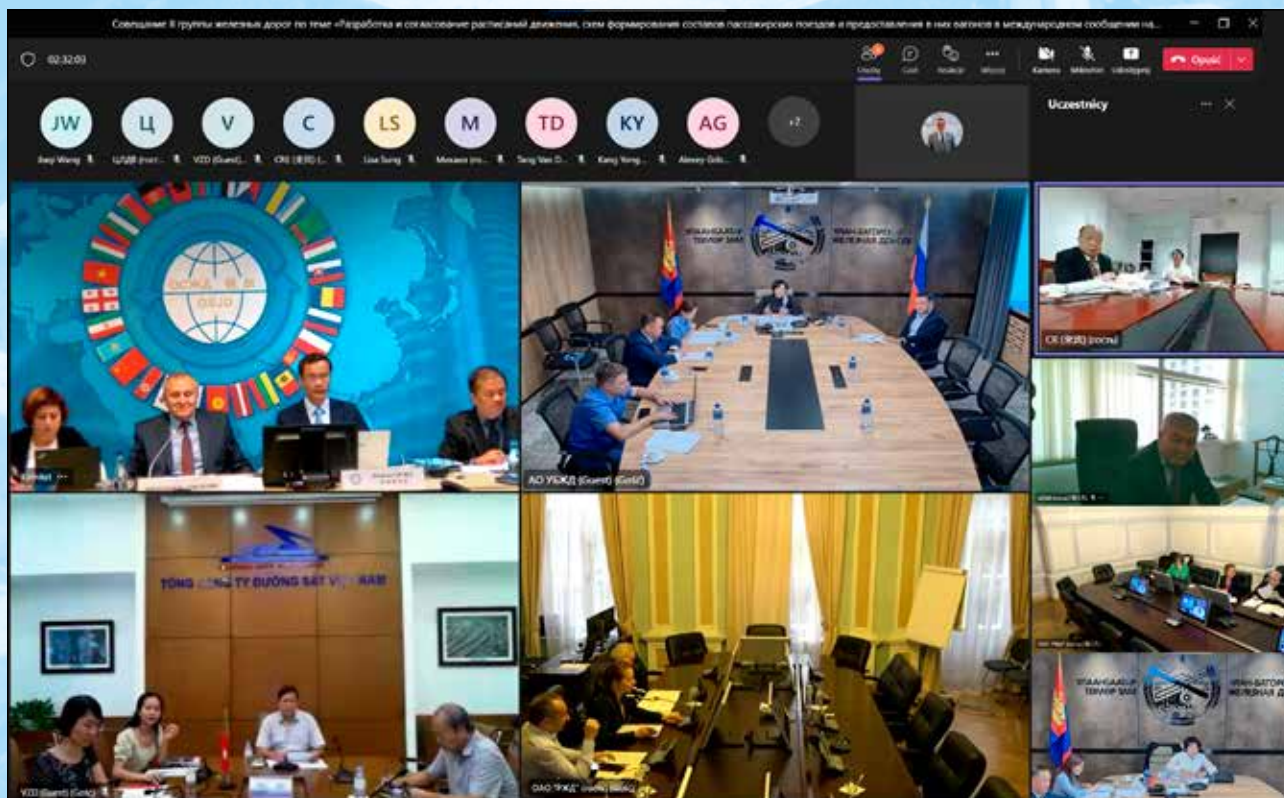
—穆卡切沃（乌[克]铁）—扎洪（匈铁）国境站间列车和扎洪—布达佩斯西站列车编组中的坐席直通车厢已停运，并规定开行穆卡切沃（乌[克]铁）—布达佩斯西站的直达列车；

—扎洪（匈铁）—乔普（乌[克]铁）间的一列国境站间列车已停运；

—将阿拉德（罗铁）—索尔诺克（匈铁）间列车经路延至布达佩斯东站。

立铁通报，立铁客运股份公司和波铁城际股份公司商定了波铁城际股份公司担当的克拉科夫总站（波铁）—莫茨卡瓦（立铁）长途列车的运行时刻表。

在摩尔多瓦—罗马尼亚联运中，规定开行基希讷乌—布加勒斯特-诺尔德、基希讷乌—温格内（摩铁）—索科拉（雅西）（罗铁）、温格内（摩铁）—雅西（罗铁）经路的旅客列车。



铁组第二组铁路编制和商定国际旅客联运列车时刻表、列车编组和车厢提供图会议召开（2022年9月19日，铁组委员会，视频会议）

乌（克）铁通报，为确保2022-2023年乌克兰—欧盟间旅客列车的开行和旅客运送，与波兰、斯洛伐克和匈牙利铁路开展了相关工作。所有旅客列车时刻表和线路图均已按照规定办法获得商定并公布，以确保乘车票据的发售。

波铁向铁组委员会通报了波铁与捷铁、立铁、斯铁和乌（克）铁就商定2022-2023年国际旅客联运列车运行时刻表问题举行的双边会晤结果，其规定如下：

—经由哈鲁其（波铁）—博胡明（捷铁）口岸沿华沙东站（波铁）—布拉格总站（捷铁）、克拉科夫总站—布拉格总站、博胡明（捷铁）—卢布林总站、布达佩斯西站（匈铁）—泰雷斯波尔（波铁）、克拉科夫总站（波铁）—博胡明（捷铁）、海尔（波铁）—博胡明（捷铁）、科沃布热格（波铁）—博胡明（捷铁）、博胡明（捷铁）—华沙东站（波铁）、华沙东站（波铁）—奥斯特拉瓦-斯维诺夫（捷铁）经路开行10对波铁城际股份公司担当的列车。

—经由兹瓦尔东（波铁）—斯卡利泰（斯铁）口岸沿恰德察（斯铁）—兹瓦尔东（波铁）经路开行12对西里西亚铁路公司担当的区域列车。

—经由穆希纳（波铁）—普拉韦奇（斯铁）口岸沿穆希纳（波铁）—波普拉德-塔特拉（斯铁）经路开行2对小波兰省铁路公司担当的季节性区域列车。

—经由卢普库夫（波铁）—梅济拉博尔采（斯铁）口岸沿热舒夫总站（波铁）—梅济拉博尔采（斯铁）和萨诺克（波铁）—梅济拉博尔采（斯铁）经路开行2对POLREGIO公司担当的区域列车，并在文化体育节期间沿梅济拉博尔采（斯铁）—萨诺克（波铁）、梅济拉博尔采（斯铁）—热舒夫总站（波兰）和热舒夫总站（波兰）—梅济拉博尔采（斯铁）经路开行3趟列车。

—经由特拉基什基（波铁）—莫茨卡瓦（立铁）口岸沿克拉科夫总站（波铁）—莫茨卡瓦（立铁）经路开行1对波铁城际股份公司担当的长途列车，并沿考纳斯（立铁）—比亚韦斯托克（波铁）和比亚韦斯托克（波铁）—考纳斯（立铁）经路开行2趟POLREGIO公司担当的列车。

—经由多罗古斯克（波铁）—雅格金（乌[克]铁）口岸沿华沙东站（波铁）—基辅客站（乌[克]铁）和海乌姆（波铁）—基辅客站（乌[克]铁）经路开行2对乌（克）铁担当的夜间列车。

—经由梅迪卡（波铁）—莫斯季斯卡（乌[克]铁）口岸沿普热梅希尔总站（波铁）—基辅客站、普热梅希尔总站（波铁）—敖德萨总站（乌[克]铁）/基辅客站和普热梅希尔总站（波铁）—扎波罗什（乌[克]铁）经路开行4对乌（克）铁担当的列车。

2022年就“席位预留、旅客信息查询、提供服务及形成财务报表系统”专题举行了两次专家会议。加速发展并采用创新售票技术、客票预留和发售信息系统的协作与兼容，以及采用融合所有乘车服务的新型电子服务仍是铁组铁路的主要任务之一。

白俄罗斯铁路局继续积极发展远程电子乘车票据发售模式。旅客对相关网络资源的需求说明电子售票渠道很受欢迎。例如，2022年共办理了约570万张编号席位列车的电子乘车票据，这一数据远远超过了疫情前于2019年达到的最高纪录（310万张电子乘车票据）。

2022年5月，互联网和白铁网络资源乘车票据发售系统应用软件已研发完成并投入使用，在办理白俄罗斯境内运行列车（区域间和区域线路商务等级）的乘车手续时，采用电子乘车票据第三种电子注册制度。在列车自旅客乘车



铁组第二组铁路编制和商定国际旅客联运列车时刻表、列车编组和车厢提供图会议主持人（2022年9月19-23日，铁组委员会，视频会议）

站发出之前，用户可通过该软件在白铁官方网站和移动应用程序“白铁。我的火车”上办理电子乘车票据的退还。而此前在白铁网络资源上需不晚于列车自其运行经路始发站发车前一个小时办理带有电子注册的电子乘车票据的退还。

哈铁为发展国内旅游，已将哈萨克斯坦旅游组织者的铁路客票预留期限增加至180天，提前预定还可提供5%的折扣。应

众多旅客的请求，在官方网站**bilet.railways.kz**上可退还在售票处购买的客票。

俄铁正在进行“特快”预留系统的发展工作，此系统于50年前的1972年建成。

该系统正在俄罗斯联邦境外的几个国家内运行，并与欧洲国家类似的预留系统进行了整合，是用于旅客服务和管理整个客运综合体的主要工具。

近年来，运输市场参与者的需求显著增大，客运发展趋势、运输市场参与者的互动规则和经营理念不断变化。这种变化不仅涉及国内运输，还涉及国际联运，而为了使国际联运的运量恢复到疫情之前的水平，则需要采用新的办法。

因此，预留系统正沿着两个方向发展。为解决国际层面的问题并保证国际联运的发展，已开展国际一体化智能系统**Express International**的研发工作。该系统应能够解决建立共同的信息空间、建立统一的国际运输分析综合体，以及编制报表等问题。

旅客服务的发展问题（包括国际运输及国内需求），应参考铁路公司的特点和国内发展方向在各国的国内系统中解决。

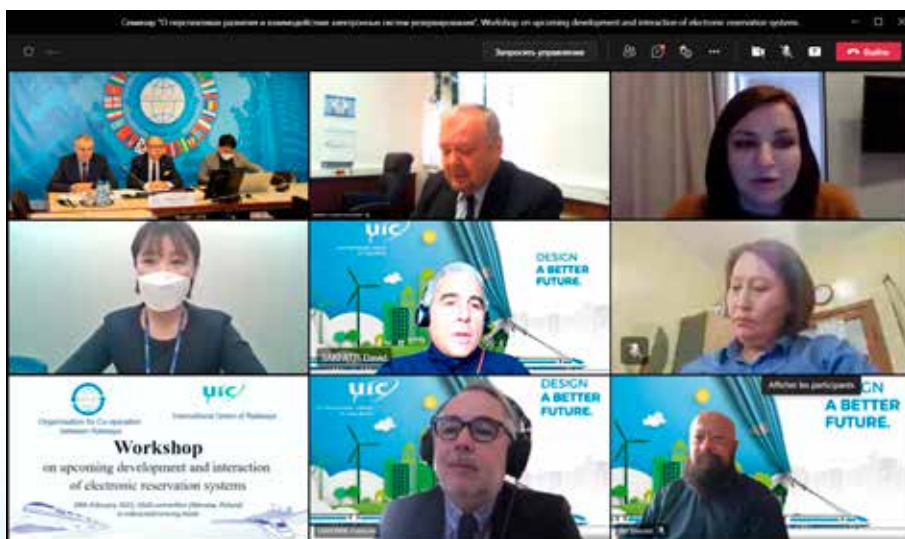
俄罗斯联邦正在从“特快-3”自动化管理系统向新一代“特快”系统过渡。新一代系统的研发工作将持续到2025年，同时逐步减少“特快-3”自动化管理系统的负荷。新系统的模式是从自动化过渡到决策支持系统。

新一代“特快”系统按照模块化原理构建，将能适用于使用“特快-3”自动化管理系统的铁路公司并具有解决既有问题所需的容量。此外，该系统可解决客运综合体大部分业务流程的自动化问题，包括为国际联运旅客提供服务。新系统与其他国家铁路公司的“特快-3”自动化管理系统间的协作将在2024年得以实现，并于2025年实现与欧洲国家系统协作的功能。新一代“特快”开放式平台将提供更大的整合可能性，其有助于与亚洲国家的预留系统开展协作。

根据专门委员会工作计划，专门委员会工作机构在铁盟专家的协助下，于2022年2月28日在铁组委员会以视频会议形式组织并举行了铁组/铁盟“电子预留系统的协作和发展前景”专题研讨会。

参加研讨会的有阿（塞）铁、匈铁、越铁、格铁、伊铁、哈铁、韩铁、摩铁、蒙铁、俄铁、乌（兹）铁共11个铁组铁路的代表团，铁路合作组织、国际铁路联盟、欧亚经济委员会、独联体国家铁路运输委员会的负责人，以及德国铁路股份公司、中国铁道科学研究院集团有限公司等公司的代表。

研讨会参加者指出了在研讨会上讨论这些问题的迫切性和及时性，并对专门委员会工作机构所做的准备工作和报告人内容丰富的演示介绍给予了高度评价。



铁组/铁盟关于“电子席位预留系统相互协作和发展前景”研讨会召开（2022年2月28日，铁组委员会，视频会议）

3.5 基础设施和机车车辆

铁组基础设施和机车车辆专门委员会（下称第五专门委员会）根据铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十六次会议决议和第五专门委员会2022年工作计划，2022年继续开展了关于解决技术、工艺领域和法律规范方面任务的工作。

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”；
- “将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案（IRS）草案”。

专题“考虑互联互通要求的国际联运机车车辆限界”

根据专题主持者匈铁的请求将会议取消并延期至2023年举行。

专题“铁路线路和桥隧建筑物”分4个分专题开展工作。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**”的主持者匈铁提交了关于“根据伤损数值开展钢轨养护的技术工艺，养护技术工艺的临界值”的信息材料，其中概述了确定钢轨养护技术的所有因素、操作条件、指标、单独参数和钢轨损伤的规范值，以及该分专题参加路用于确定钢轨维护技术的诊断方法。

铁组加入企业—特维玛股份公司的代表向与会者介绍了使用“EMD-2”型探伤多通道涡流车的情况。该探伤车应用于探测和评估Head Check型缺陷的深度。其在标准超声波搜索系统上放置一个涡流转换器块，这样的设计使得无需在通过道岔和交叉口期间将扫描装置带入运输位置。

主持者匈铁提交了已修订的《不同型号和级别钢轨在不同运营条件下的主要伤损》信息材料，其中包含对列车运行构成最大危险的钢轨最常见的缺陷和损坏，包括接触疲劳表面缺陷HeadCheck、Squat和波纹磨损。

哈铁专家向与会者提交了备忘录《关于焊接无缝线路时人工加长钢轨的建议》（2007年10月26日，第四版）修订版草案，并对钢轨长度、钢轨温度、钢轨长度所需变化的计算和测量、最终焊接和加固这些分项进行了修改。第五专门委员会会议核准了该建议性备忘录第五版。

主持者俄铁提交了有关《钢轨链接器的应用设计及其应用范围和资源指标》信息材料，该材料列举了钢轨链接器的应用种类和设计（焊接的、电牵引的、弹簧刮刀的及其改型产品、带聚合物密封件板式的、钎焊的），以及其应用范围、优点与不足。

保铁（基础设施）提交了“保障道岔尖转换的滑轮设计和操作的建议”的信息材料。在演示材料中介绍了滑轮装置的应用、设计、安装和养护建议。

分专题“研究有关路基和桥隧建筑物的综合问题”会议上主持者匈铁提交了有关“桥隧建筑物的检查中使用无人机”的信息材料，该材料详细介绍了无人机的使用历史，以及在铁路行业适时使用无人机情况。

材料介绍了无人机在桥梁技术状况检查和监测过程中的实践，以及评估匈铁路网被泥石流破坏的后果；使用无人机的经济优势；无人机使用的法律监管及其使用的技术条件。

专家了解了斯铁题为《铁路轨道防护结构（防护围栏、安全防护网）》信息材料，



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
艾尔努尔·古里耶夫

其中考虑到斯洛伐克铁路区段技术作业中采用的结构和材料类型。

主持者捷铁（基础设施）提交了与斯铁共同编制的备忘录《隔音墙的使用及其结构、功能和操作的建议》草案。

该备忘录草案包括了捷克共和国和斯洛伐克共和国的隔音墙类型、声学要求、评估方法、结构元件和技术参数细节，以及工作和维护的经验。

主持者匈铁提交了从适用性和迫切性角度分析专题“铁路线路和桥隧建筑物”分专题“审查有关路基和桥隧建筑物的综合问题”最新备忘录的综合材料，并参考了保铁（基础设施）、哈铁和俄铁的意见和建议。

该材料是关于分专题“审查有关路基和桥隧建筑物的综合问题”各备忘录的详细分析，同时参考了分专题参加路对上述备忘录的使用情况。

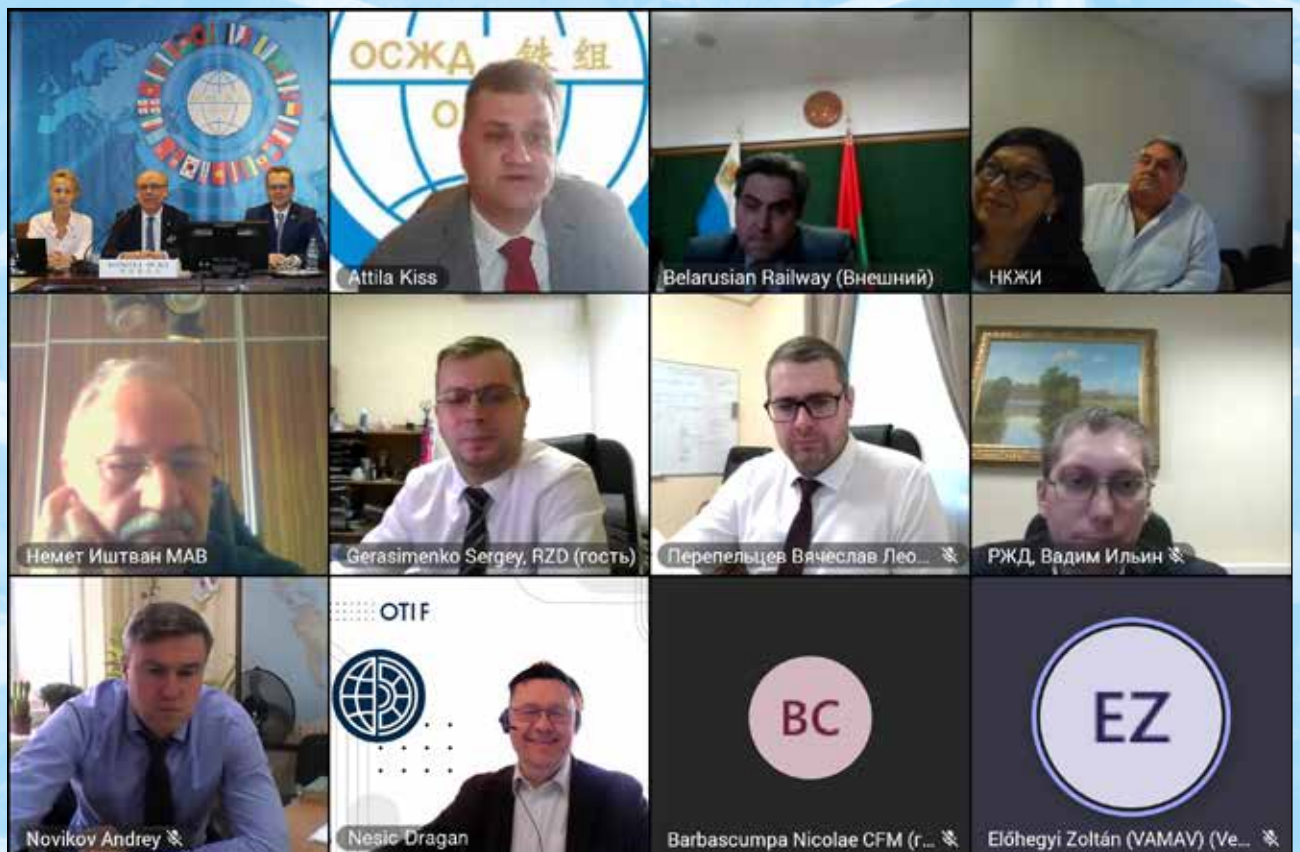
主持者捷铁（基础设施）提交了有关《在既有路基和新建轨道段铺设电缆线路》信息材料，其中包括执行者斯铁编制的信息。

提交的材料内容包括捷克共和国和斯洛伐克共和国铁路基础设施的新建轨道和既有线路铺设电缆线路的最新经验和解决方案。

分专题“铁路线路综合诊断”会议上主持者匈铁提交了关于在铁组成员国铁路使用的运



铁组基础设施和机车车辆专门委员会年度例会主持人
(2022年11月8-10日，铁组委员会，视频会议)



铁组基础设施和机车车辆专门委员会年度例会召开 (2022年11月8-10日，铁组委员会，视频会议)

行中机车车辆自动化诊断系统的信息材料，其中包括下列检查和测量系统：

- 热轴检查系统；
- 轮毂负载诊断测量系统；
- 平轮探查系统；
- 装载限界检查系统；
- 轮毂波峰检查系统；
- 用于集电设备的监测系统。

该材料包括匈铁路网安装的机车车辆诊断设备的用途、种类和技术特点、数量及其所发出的警告和事故信号。

特维玛股份公司提交了关于便携式加速感应器AKCIOMA的演示材料，其评估机车车辆行程平稳度和乘客的舒适性。材料还展示了该设备在俄铁各铁路局的工作与基础设施诊断工具和数据处理分析系统结合的结果，以及在高速干线上应用的有效性。与会者将该信息备案。

主持者俄铁提交了专题“铁组成员国铁路自主诊断系统的发展”信息材料，其中提到了俄铁线路诊断自主系统进行的运营和开发。

俄铁认为可以优先采用这些系统，并应优先关注其推广。在信息材料中提供了俄铁及铁组成员国采用的自主诊断系统的说明书和技术特点。

铁组加入企业——特维玛股份公司的代表提交了专题“用于全球铁路的自行式诊断全套设备”的演示材料。在该演示材料中反映了用于铁路基础设施部件状况检查的自行式诊断全套设备的机组和诊断系统的特征。以及在不同国家、铁组成员国检查数据处理和全套设备操作的条件。

主持者特维玛股份公司提交了演示材料，EK ASUI SDMI系统是一个数据处理、分析和预测的联合中心，用于专题“诊断工具数据综合处理、基础设施状况评估、变化预测和工作规划的自动化信息分析系统”下的铁路状况管理。

EK ASUI SDMI系统于2019年在俄铁路网投入商业运营，并在基础设施综合评估、状态变化预测、维护和维修工作规划、质量评估方面不断发展。

主持者匈铁提交了题为《诊断结果在基于寿命周期成本管理（模型、最佳实践）的基础设施维护战略中的应用》信息材料。

在材料中反映了对铁路基础设施的要求：可靠性、可用性、可维护性和安全性；影响基础设施寿命周期的因素；寿命周期内线路损坏的指数性质；取决于线路技术状态和其系统变化的技术维护系统的优点；

列举了下列系统：匈铁线路维护系统（PATER）；铁路线路寿命周期成本示例；结论。

分专题“钢混轨枕、岔枕、道岔及其诊断”会议上匈铁专家提交了关于完成备忘录《道岔钢轨构件的技术维护》草案的进展情况信息，包括确定施工允许参数、工艺和技术维护手段。执行者匈铁提交了《道岔尖轨的辊



“考虑互联互通要求的国际联运机车车辆限界”专题专家会议
(2023年4月4-6日，铁组委员会)

轮装置》的信息材料，该材料介绍了匈牙利道岔尖轨使用的VM辊轮装置的技术特点及其结构、安装方法、技术维护和使用领域。

主持者匈铁提交了《根据使用寿命周期成本，对同一时间在同一车站铺设的道岔在不同材质同等负载且倾斜度不同状态下的研究》总结报告。该报告包括道岔测试的技术特点、运营测试结论、关于进行检测和技术维护必要工作的信息。



铁组基础设施和机车车辆专门委员会第3专题“通信信号”专家会议
(2023年5月10-12日，铁组委员会，线上线下混合形式会议)

主持者匈铁提交了《大半径道岔中尖轨‘自测’使用的可能性》信息材料。该材料中有关于编制和使用尖轨“自测”的目的及其增加的横截面和钢材质量的信息，有关于工厂进行的和运行测试的信息，以及涉及保障标准转辙力和对障碍物所需灵敏度的测试结果。

主持者俄铁提交了《道岔辙叉类型（物理机械属性）的影响和辙叉操作属性上存在的硬化及其使用寿命》信息材料。该材料包括俄铁使用的不同类别辙叉的特性信息，以及其运行参数的中期结果。

专题“通信信号”的主持者福豪盛传感器技术有限公司提交了**建841**备忘录《关于快速行车时道口自动设备运营技术要求的建议》修订版。

该备忘录是快速行车时在装有设备道口上为保障铁路和公路运输行车安全所应考虑的运营技术要求的建议。

铁组加入企业奥地利福豪盛传感器技术有限公司（奥地利）代表担任备忘录《关于铺设地埋式或接触网支柱悬挂式铁路光缆传输线路和高压自动闭塞线路的建议》（2003年1月1日，第一版）修订工作的主持者。该建议涉及铁组成员国铁路光缆传输线路施工时光缆敷设问题。

保铁（基础设施）主持了备忘录《关于机车车辆运行时技术状况自动监测系统的分布、安装、运营和技术维护方面的建议》的修订工作。该备忘录包含监测设备和信息集中系统的分布、设计和施工安装工作的实施，以及用于这些设备组织运营和技术维护的基本规则。

主持者俄铁提交了对备忘录《驼峰编组场分类原则》的修订信息，用于明确驼峰等级标准及其技术配备的建议。该备忘录编制的目的是在铁组范围内规定驼峰编组场分类的统一方法和确定其配备程度的最低要求。该备忘录包含驼峰编组场分类原则，内容涉及改编方法的标准、机械程度、自动化、装载危险货物的车辆解编许可，以及不同等级驼峰编组场设备和配备程度的主要建议。

主持者哈铁提交了修订的**建853**备忘录《冬季使用信号和通信设备的准备工作的建议》（2008年11月6日，第一版）。

该建议用于每年冬季信号和通信设备准备工作的组织和执行指导手册。该备忘录规定了技术设备冬季准备工作的检查周期。

这些建议旨在指导组织和执行关于通信信号设备在冬季条件下运行的年度准备工作。该备忘录规定了检查技术手段的最后期限，以准备在冬季条件下工作。

该备忘录具有建议性，可用于铁组成员国铁路在冬季条件下运行时的技术条件的准备工作。

在**专题“供电和电力牵引设备”**的会议上，执行者俄铁提交了备忘录《关于在现代化条件下牵引变电所和牵引供电线性装置设计方面的建议》。

该备忘录适用于铁路牵引变电所和铁路牵引供电系统的线性装置（包括分区所、并联连接站、AT所[自耦变压器站]和编组站）和在现代元件的基础上提供设计建议。

西南交通大学（中国）代表团向与会者提交了题为《对高速铁路接触网的要求》的演示材料。

该代表团向与会者详细介绍了中国铁路营运里程、所经过的地形条件和运营情况。高铁营运里程4万公里，均为客运专线。时速350公里的运营高铁近3200公里。还指出高铁的快速发展不仅需要对人员进行专业培训，还要有可靠的设计与运营技术基础以及全程向数字化转型。这会促成实现中国“十四五”规划和2035年远景目标纲要提出的“建设数字中国”目标。

专题主持者哈铁提交了题为《交流接触网电能损耗的计算方法》的材料。哈铁进行了大量的接触网主电源电路能效的分析工作，确定了由牵引网络元素确定的损耗分量和影响牵引供电系统失电的因素，并制定了降低损耗的措施。

专题**“铁路机车车辆，对其各部件的技术要求”**分两个分专题开展工作。

分专题“机车”的会议上继续就备忘录《关于制定技术规范，以确定对环境排放无害的新型客运机车车辆（动车）要求的建议：

- 一由接触导线和内置蓄电池供电的混合动力装置；
- 一带燃料电池动力装置（氢气燃料）》草案开展工作。

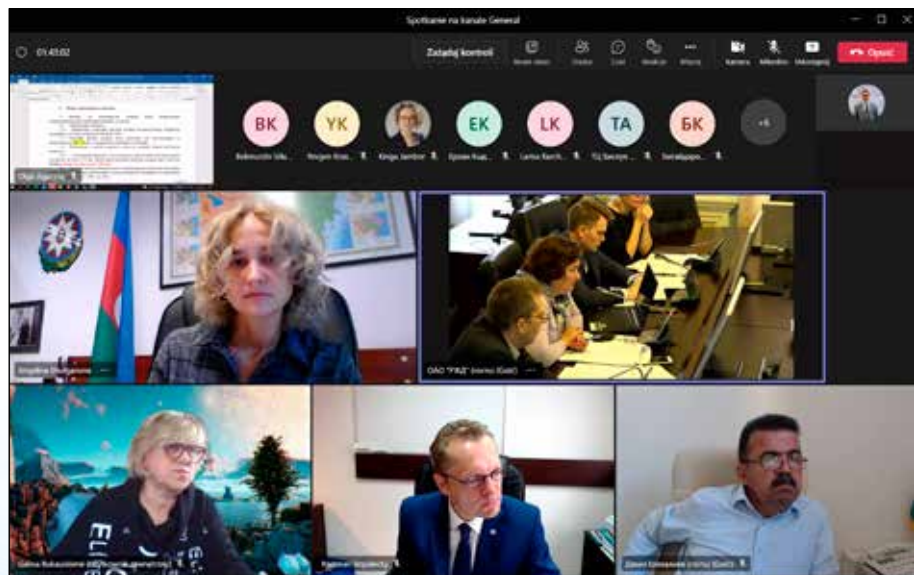
该备忘录草案规定了用于欧洲铁路1435mm轨距新型客运动车组运行的基本要求和条件。

俄罗斯交通大学代表提交了题为《俄罗斯交通大学》的演示材料。

该演示材料详细介绍了俄罗斯交通大学的架构、培训层级和培养方向，以及“动车和机车”教研室开展培训的形式。介绍了该教研室的起源和发展历程，教学和科研实验室技术材料设备。指出了该教研室在教学和科研方面与俄罗斯联邦以及其他国家的铁路、机车车辆运营企业和牵引机车车辆维护服务公司的协作。

Eurosib运输系统公司代表团向与会者介绍了题为《新一代冷藏车运输》的演示材料，该材料为铁路冷藏车运输易腐货物提供了全面的解决方案，通过箱式柴油发电机（DGC）作为联轴器的一部分确保制冷链的运行。

分专题“车辆”的会议上主持者乌（克）铁代表向与会者通报了关于备忘录《铁路机车车辆。铁组成员国1435mm轨距铁路和1520mm轨距之间国际联运对机车车辆提出的技术要求。货车。》的修订工作。



铁组基础设施和机车车辆专门委员会第5专题“铁路机车车辆。对各部件的技术要求”第5.2分专题“车辆”专家会议召开（2022年9月27日，铁组委员会，视频会议）

该备忘录包括铁组成员国1435mm轨距铁路和1520mm轨距铁路之间国际联运货车应当具备的基本技术条件。

该备忘录详细说明了适用于新建货车的车辆和机械部件的一般要求、可靠性要求、标记和标识要求。

主持者乌（克）铁向与会者通报了关于备忘录《铁路机车车辆。铁组成员国1435mm轨距铁路和1520mm轨距之间国际联运对机车车辆提出的技术要求。客车。》的修订工作。备忘录汇总了基本的技术要求，这些要求适用于铁组成员国1435mm轨距铁路和1520mm轨距之间国际联运的新产客车，其中包括对车厢、机械部件、厢室布局、内部设备、通风系统、消防安全、电源和供电设备的系统、检查和诊断系统、客车标记和标识安全性的一般要求。

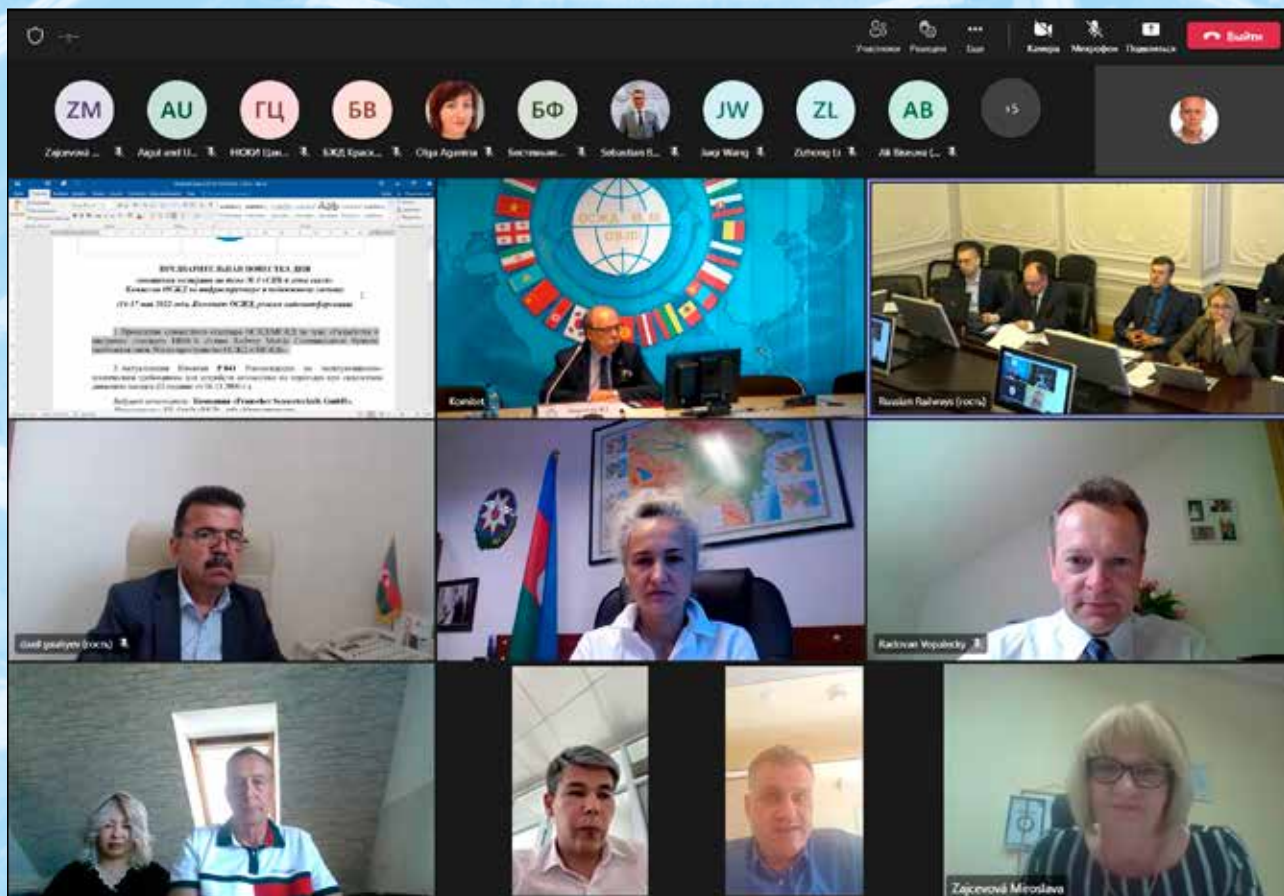
白俄罗斯铁路局以视频形式提交了题为“塔尔高车辆的一般说明”的信息材料，演示材料的内容主题为自动变换轨距装置的应用经验。

专题“将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案草案（IRS）”会议上，考虑收到的白铁和匈铁的意见，以及2021年共同工作组会议商定的反馈汇总表，主持者俄铁向与会者介绍了国际铁路技术方案草案《国际铁路联运中非常规货物的运输》的编制过程。

铁组委员会收到了匈铁代表编制的《MAB-WM机车车辆装载的补充限界》，以供列入国际铁路技术方案《国际铁路联运中非常规货物的运输》草案。

收到来自匈铁有关装载限界的补充材料，该材料被列入国际铁路技术方案基本部分。根据共同工作组委托，主持编制者编制了关于协调机构的综合数据表。截至2022年4月1日，表中已有白、哈、立（货运）、摩和俄各路数据。

铁盟代表向与会者介绍了有关改编铁盟备忘录为国际铁路技术方案工作的情况。



铁组基础设施和机车车辆专门委员会第3专题“通信信号”专家会议
(2022年5月16-17日，铁组委员会，视频会议)

3.6 编码和信息技术

铁组编码和信息技术常设工作组2022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铁盟、欧洲铁路署、联合国欧经委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。

“编码和信息技术”专题

修订约920-2备忘录《铁路业务单位统一数字编码》

2021年，编码和信息技术常设工作组例会决定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2022年工作计划草案，并将该专题名称修改为“将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案”。

修订约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》

在编码和信息技术常设工作组例会上，专题主持者斯铁（货运）提交了铁组/铁盟约920-13共同备忘录汇总草案。

编码和信息技术常设工作组例会商定了铁组/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八版提交第三十七次总局长会议核准。

修订《铁组/铁盟管理企业代码办事细则》

根据欧洲铁路署和铁盟的正式信函，自2022年3月起，上述两个组织暂停与铁组开展合作。

在2022年10月份会议上，与会者认为，在恢复与上述两个组织合作前不宜就该专题开展进一步的工作。

将铁组/铁盟约920、约920-1、约920-2、约920-13和约920-14共同备忘录改编为国际铁路技术方案

2021年，与会者决定首先将铁组/铁盟约920、约920-1、约920-2、约920-13和约920-14共同备忘录改编为国际铁路技术方案，并将该项工作列入编码和信息技术常设工作组2022年及以后年度工作计划草案。

铁盟在2022年3月份专家会议前提交了有关未来的国际铁路技术方案草案的结构，该结构已上传至铁组网站内部端口编码和信息技术常设工作组专栏。会议未收到与会者寄送的有关该结构的意见。

根据铁盟2022年5月4日正式信函，该组织暂停与铁组开展合作，并包括暂停将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案的后续工作。

编码和信息技术常设工作组例会参加者将该信息备案，并决定在两个组织恢复合作前，将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。

关于铁组铁路业务单位数据库，以及与中央参考文件数据库（CRD）用户的协议草案

铁组编码和信息技术常设工作组例会（2021年11月）参加者再次表达了意见，即：在欧洲铁路署和铁盟的支持下并在其权限范围内，需要在铁组和欧洲铁路网（RNE）之间与中央参考文件数据库（CRD）用户签订统一协议，并请欧洲铁路网和欧洲铁路署的代表于2021年12月底前以书面形式寄送编码和信息技术常设工作组例会（2021年11月）议定书中所反映问题的答复意见。



铁组编码和信息技术常设工作组专家
马里奥·马塔

经与欧洲铁路网（RNE）商定，欧洲铁路署于2022年2月17日寄送了例会议定书中所反映问题的答复意见，这些问题的答复意见将在铁组、欧洲铁路署、欧洲铁路网和铁盟相关代表咨询会晤（2022年3月2日）上讨论。根据欧洲铁路署和铁盟的正式信函，自2022年3月起，上述两个组织暂停与铁组开展合作。因此2022年3月2日的咨询会晤已被取消。



编码和信息技术常设工作组年度例会
(2022年11月15-17日，铁组委员会，视频会议)

铁组委员会领导决定研究建立铁组自己的数据库，该数据库将包含先前在铁盟ENEE数据库中存储的铁组成员国铁路代码（业务代码）的数据。在2022年6月13日举行的铁组委员会委员会议上讨论了该问题，编码和信息技术常设工作组专家就建立铁组自己数据库的构想提交了开展该项工作的信息。

2022年8月30日举行了编码和信息技术常设工作组有关“建立铁组成员国铁路业务单位数据库”问题专家会晤。在专家会晤上，与会者确定了下列问题， these 问题是建立铁组自己的数据库优先解决的问题。与会者支持建立铁组成员国铁路业务单位数据库，并认为，为使铁组成员国铁路业务单位数据库充分发挥作用，铁组成员国所有铁路都应向数据库提供信息。

编码和信息技术常设工作组例会参加者将该信息备案，并决定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。

与铁盟的协作

根据铁盟2022年5月4日正式信函，该组织暂停与铁组开展合作，并包括取消2022年举办铁组/铁盟“编码和信息技术”共同工作组第75次会议。

铁盟代表未参加2022年举行的编码和信息技术常设工作组第1专题“编码和信息技术”专家会议。截至2022年12月31日，改进30个代码，并赋予143个新代码。

“国际铁路联运无纸化货运技术”专题

国际铁路联运（电子数据交换）货物运送和使用电子运输单据（电子运单）运送的信息跟踪。

编码和信息技术常设工作组例会确定，已拥有10个铁路有关电子数据交换的信息，并商定在《编码和信息技术常设工作组2022年工作结果报告》草案中公布上述信息。

修订铁组备忘录：

—约+建943备忘录《利用UN/EDIFACT标准建立关于采用国际货协规定的国际货物联运标准电子信息库》；

—约+建944备忘录《数据元分类码和编码一览表。根据国际货协规定的货运编码一览表数据库》。

专题主持者俄铁向编码和信息技术常设工作组专家会议（2022年9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**备忘录作为第十五版、**约+建944**备忘录作为第十四版提交第三十七次总局长会议核准。

修订IFTMAN、IFTMCS电子信息技术规范

在2022年3月份会议上，专题主持者俄铁提交了修订铁组**约+建943**和**约+建944**备忘录的提案以供专家会议研究。该提案是根据中欧班列运输联合工作组信息协作专家小组2022年开展关于“实施在双边基础上使用电子数字交换系统跟踪发货进度的信息协作”专题的工作，并考虑到需要对中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古、波兰和俄罗斯铁路承运人之间电子数据交换双边协议补充IFTMCS和IFTMAN电子信息技术规范。

在2022年10月份会议上，俄铁向编码和信息技术常设工作组专家通报，为了对采用EDI系统跟踪发货进度进行信息协作，因此在所提交的IFTMAN、IFTMCS电子信息技术规范草案中修订了FTX+CHG、FTX+ZR1、FTX+ZR2字段结构和LOC字段备注。

专题主持者俄铁在例会上提交了IFTMAN电子信息技术规范汇总草案，以及IFTMCS电子信息技术规范汇总草案。编码和信息技术常设工作组例会商定了上述技术规范。

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2022年3月份会议上，编码和信息技术常设工作组专家向与会者通报，在铁组编码和信息技术常设工作组的支持下，2022年3月10日举行了与联合国贸易便利化与电子商务中心、铁组成员国相关各路和铁组加入企业代表的专家会晤。

爱沙尼亚铁路股份公司的代表向与会者通报了现有EDIFACT信息规范和所提出XML信息标准比较分析结果的情况。所提出的XML标准已对EDIFACT格式的IFTMIN信息（国际货约/国际货协）现有要求的必要范围进行了补充。

受邀参加专家会议的联合国欧洲经济委员会经济合作与贸易司区域顾问马里奥·阿波斯托洛夫通报，为完善联合国贸易便利化与电子商务中心的标准、铁组备忘录，以及以XML、JSON API和其他技术为基础的解决方案，继续开展有关对联合国贸易便利化与电子商务中心标准和要素补充由联合国欧经委俄罗斯和白俄罗斯顾问确定的缺失要素的工作。在2022年10月份会议上，受邀出席专家会议的联合国欧经委经济合作与贸易司区域顾问马里奥·阿波斯托洛夫做了题为“使用联合国贸易便利化与电子商务中心（UN/CEFACT）标准和数据参考模型实现交换铁路运输数据和文件的数字化互联”的演示材料。

编码和信息技术常设工作组例会赞同了专家工作的成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。

“办理国际财务清算时采用无纸化技术”专题

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2022年3月份会议上，与会者确认，在编码和信息技术常设工作组框架内技术文件的编制工作已经完成，并由财务和清算问题常设工作组自行决定启动试验项目的事宜。

在2022年10月份会议上，俄铁请白铁通报是否以EDIFACT格式交换电子财务单据。白铁在讨论中提议，研究以XML格式实施《根据电子文件组织财务清算》项目。与会者请联合国欧经委经济合作与贸易司区域顾问马里奥·阿波斯托洛夫在编码和信息技术常设工作组例会前向编码和信息技术常设工作组专家通报如下信息，即：提供用于交换电子财务单据的财务数据模型，以及联合国贸易便利化与电子商务中心（UN/CEFACT）在该领域所开展的工作。

在编码和信息技术常设工作组例会上，联合国欧经委经济合作与贸易司区域顾问马里奥·

阿波斯托洛夫向与会者通报了财务方面的专家小组的如下信息，即：提供用于交换电子财务单据的财务数据模型，以及联合国贸易便利化与电子商务中心（UN/CEFACT）在该领域所开展的工作，并在编码和信息技术常设工作组专家会议（2023年3月9-10日）前提交该信息。编码和信息技术常设工作组例会参加者将上述信息备案，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。



编码和信息技术常设工作组关于采用无纸技术进行国际财务清算专题专家会议（2022年10月13-14日，铁组委员会，视频会议）

编制新的约+建945备忘录《利用UN/EDIFACT标准建立关于办理国际旅客联运和货物联运清算的标准电子信息库》、约+建946备忘录《用于办理国际旅客联运和货物联运清算的数据元分类码和编码一览表数据库》。

根据编码和信息技术常设工作组2022年工作计划，在“办理国际财务清算时采用无纸化技术”专题框架内，专题主持者俄铁编制完成了新的约+建945备忘录《利用UN/EDIFACT标准建立关于办理国际旅客联运和货物联运清算的标准电子信息库》草案、约+建946备忘录《用于办理国际旅客联运和货物联运清算的数据元分类码和编码一览表数据库》草案。

在编码和信息技术常设工作组例会上，专题主持者俄铁提交了铁组约+建945备忘录《利用UN/EDIFACT标准建立关于办理国际旅客联运和货物联运清算的标准电子信息库》和约+建946备忘录《用于办理国际旅客联运和货物联运清算的数据元分类码和编码一览表数据库》汇总草案。

编码和信息技术常设工作组例会商定了铁组约+建945和约+建946备忘录草案，并请编码和信息技术常设工作组专家将其作为第一版提交第三十七次总局长会议核准。

“信息资源和信息远程通信基础设施安全”专题

积累在实施双边和多边跨境铁路运输过程中采用电子数字签名和可信第三方技术保证电子文件流转法律意义的经验，并对其进行汇总。

在2022年9月份专家会议上，与会者听取了专题主持者白铁提交的有关双边通信中货运信息转换为电子运送单据，以及组织开展多边协作方案的成果材料。

俄铁代表向与会者通报了2021-2022年期间开展的根据具有法律意义的电子运输单据保证组织和支​​持跨境电子协作新方向的措施。

与会者赞同了在该领域所开展的工作，并表示通过电子数字签名和可信第三方技术可以确保使用具有法律意义的电子运送单据，这将提高多边铁路联运（包括国际运输走廊）的效率和便利。与会者请专题主持者白铁和俄铁在双边铁路联运，以及在铁路承运人多边协作方面继续开展与使用具有法律意义的电子运送和其他运送单据相关的分析、研究和创新工作。

编码和信息技术常设工作组例会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2023年工作计划草案。

分析和发展使用可信第三方技术的项目，以便实施在国际联运中使用随附、海关和其他技术文件的任务，保证办理国际铁路联运的国家组织和企业的跨境协作

在2022年9月份专家会议上，与会者听取了专题主持者白铁和俄铁提交的有关采用可信第三方技术项目的成果材料，该项目用于实施在国际联运中使用电子形式的随附、海关和其他技术文件的任务，保证办理国际铁路联运的国家组织和企业的跨境协作。

例会参加者赞同了在国际联运中使用随附、海关和其他技术文件方面取得的工作成果，并坚信，发展国家组织和企业的跨境协作，以及扩大国际铁路联运电子随附文件清单将有助于加快和提高以客户为中心的服务导向。与会者请白铁和俄铁继续分析和发展使用可信第三方技术的项目，以便实施在国际联运中使用随附、海关和其他技术文件的任务，保证办理国际铁路联运的国家组织和企业的跨境协作。编码和信息技术常设工作组例会赞同了专家工作的成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023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2022年9月份专家会议上，对俄铁有关追踪实际完成的双边和多边跨境信息协作方案中变化的信息进行了备案。

在报告期内，确定这些变化没有超出铁组建941-4备忘录《关于铁组成员国铁路公钥基础设施跨境协作标准技术规范的说明》规定的技术范围，因此，没有对该备忘录进行更新。

专家会议参加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。

编码和信息技术常设工作组例会商定将修订该备忘录的工作列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。

跨境协作方案标准库端口的运营和追踪，包括支持英文版。在跨境协作新方案投入长期运营的情况下，对端口中包含的技术和软件方案进行更新，以及上传已生效的规范性管理文件和涉及电子签名和可信第三方技术的技术信息（标准和规范）

俄铁代表向与会者通报了2021-2022年期间开展关于跨境协作方案标准库端口追踪的工作情况，包括支持英文版。编码和信息技术常设工作组例会赞同了专家工作的成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。

跟进并分析在欧盟和亚太地区国家实行的跨境电子协作领域的项目。编制关于考虑在可信第三方技术基础上开展跨境运输时新规范性文件及标准的建议书，包括将其上传跨境协作方案标准库端口。

专题主持者俄铁向编码和信息技术工作组专家提交了关于跟进和分析在欧盟和亚太地区国家实行的跨境协作领域项目的报告。

该报告包含如下信息：铁路运输行业正在适应后疫情时代世界上出现的新变化，包括政治局势发生的新变化，这些新变化促进形成货运和高效物流链的新发展方向，特别是俄罗斯、白俄罗斯和哈萨克斯坦的铁路正在增加中国方向的货物运输量。

欧亚经济联盟（欧亚经济委员会）继续在数字化方面积极开展立法工作，特别是在铁路运输领域。在2021年下半年已生效的文件中，值得关注的是欧亚经济联盟与中国间铁路货运数字化优先活动计划，以及欧亚经济联盟各成员国之间互认电子数字签名的活动计划。

欧亚经济委员会继续开展有关《欧亚经济联盟电子识别和eIDAS可信服务规定》的更新工作，形成了新版eIDAS 2.0规定，该规定将于2022年底生效。正在编制的文件中最重要的创新

活动包括欧洲数字身份钱包，以及关于承认第三国生成的电子身份识别数据的规定。

在亚太地区国家的运输项目领域，正在发展连接亚洲地区与欧洲国家的运输走廊，特别是跨里海国际运输走廊（TMTM走廊），目前该走廊汇集了来自亚洲和欧洲8个国家的承运人。

会议研究了在货物清关过程中采用新的信息技术的案例，以及这些技术的标准化问题，包括区块链技术、分布式记账和电子合同。

编码和信息技术常设工作组专家会议赞同了俄铁所开展的工作，并请专题主持路继续跟进和分析跨境协作领域的项目，包括对实施中的项目进行全面分析，并对铁路领域新技术的适用性进行评估。编码和信息技术常设工作组例会赞同了专家工作的成果，并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023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2022年9月份专家会议上，专题主持者白铁向与会者通报，鉴于没有需求，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》。

在编码和信息技术常设工作组例会上，乌（克）铁通报有必要修订约+建941备忘录。

专题主持者请编码和信息技术常设工作组例会参加者于2023年4月前就有关修订约+建941和建941-2备忘录的问题向铁祖委员会寄送自方意见。编码和信息技术常设工作组例会商定将修订上述备忘录的工作列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。

研究并分析在铁路运输行业建立电子协作可信空间的新信息技术，包括有关使用可信第三方技术跨境验证的问题

在2022年9月份专家会议上，专题主持者俄铁提交了有关研发最新信息技术的资料，目的是为电子协作参与者之间创建一个可信空间。

目前，已采用协作双方的可信第三方技术实施跨境验证（认证）电子签名，以确保在国际货物联运时电子运送单据具有法律意义。

目前，欧亚经济联盟（欧亚经济委员会）和欧盟的法规，以及电子协作参与国的国家法律中所规定的唯一经过验证的技术就是使用可信第三方。

此外，协作双方签署的技术协议确定了可信第三方协作的办法、使用各种加密算法，以及承认不同法律体系的电子协作参与者之间电子签名的办法。

目前，正在研发多个国际电子协作项目，在其项目中使用协作双方的可信第三方技术以解决承认电子文件法律效力的



编码和信息技术常设工作组关于专题编码和信息技术与铁组网站专家会议（2023年3月6-7日，铁组委员会，线上线下混合形式会议）



编码和信息技术常设工作组关于专题编码和信息技术与铁组网站专家会议
(2023年3月6-7日, 铁组委员会, 线上线下混合形式会议)

为电子协作领域可信的主要工具。

编码和信息技术常设工作组例会赞同了专家工作的成果, 并商定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。

“货物和旅客联运信息跟踪。互联互通技术规范 (TAF TSI 和 TAP TSI)” 专题

根据铁盟2022年5月4日正式信函, 该组织暂停与铁组开展合作, 并包括取消2022年举办有关落实国际铁路货物和旅客联运互联互通技术规范 (TAF TSI和TAP TSI) 研讨会。

“铁组网站” 专题

进一步完善铁组网站

在2022年3月份和10月份专家会议上, 编码和信息技术常设工作组专家向与会者通报了有关铁组网站维护工作的进展情况, 并提交了InEks管理公司关于2022年1-9月《铁组网站维护和技术支持的工作报告》的材料。编码和信息技术常设工作组例会参加者将上述信息备案, 并决定将该专题列入编码和信息技术常设工作组2023年工作计划草案。

问题。

除使用可信第三方的验证技术外, 目前还没有获得新的跨境验证技术的信息。为此, 应该继续追踪使用跨境验证的新技术, 并在获得这些项目落实情况的信息后, 再来分析和研究该问题。

与会者将该信息备案, 并请俄铁继续分析正在使用的最新信息技术, 主要是将电子签名验证作



铁组网站主页

3.7 财务和清算问题

2022年，铁组财务和清算问题常设工作组（下称常设工作组）的工作是执行总局长会议决议及常设工作组2022年工作计划。

新冠疫情，以及当今世界复杂的地缘政治形势，无论是对铁组，还是对铁组成员国铁路公司的工作都造成了影响。为此，2021年和2022年以视频会议形式举行了会议。2022年，以视频会议形式举行了2次清算规则协约方代表会议，以及2次财务和清算问题常设工作组专家组会议。

常设工作组的主要活动方向是编制旨在减少和清偿铁路间债务措施的工作。

在报告期内，常设工作组会议研究了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）参加方间相互清算和债务状况问题，并形成了截至2022年1月31日和2022年7月31日的债务汇总信息。

2022年，常设工作组继续开展完善国际铁路联运清算工艺和缩短清算期限的工作。

一年来，在专家会议和清算规则协约方会议上，商定、通过并在规定期限内生效了一些现行清算规则的下列修改和补充事项。

根据通过的修改补充事项，2022年在铁组网站上传了截至2022年2月1日和2022年6月15日的最新版清算规则协约和清算规则及其全部附件。

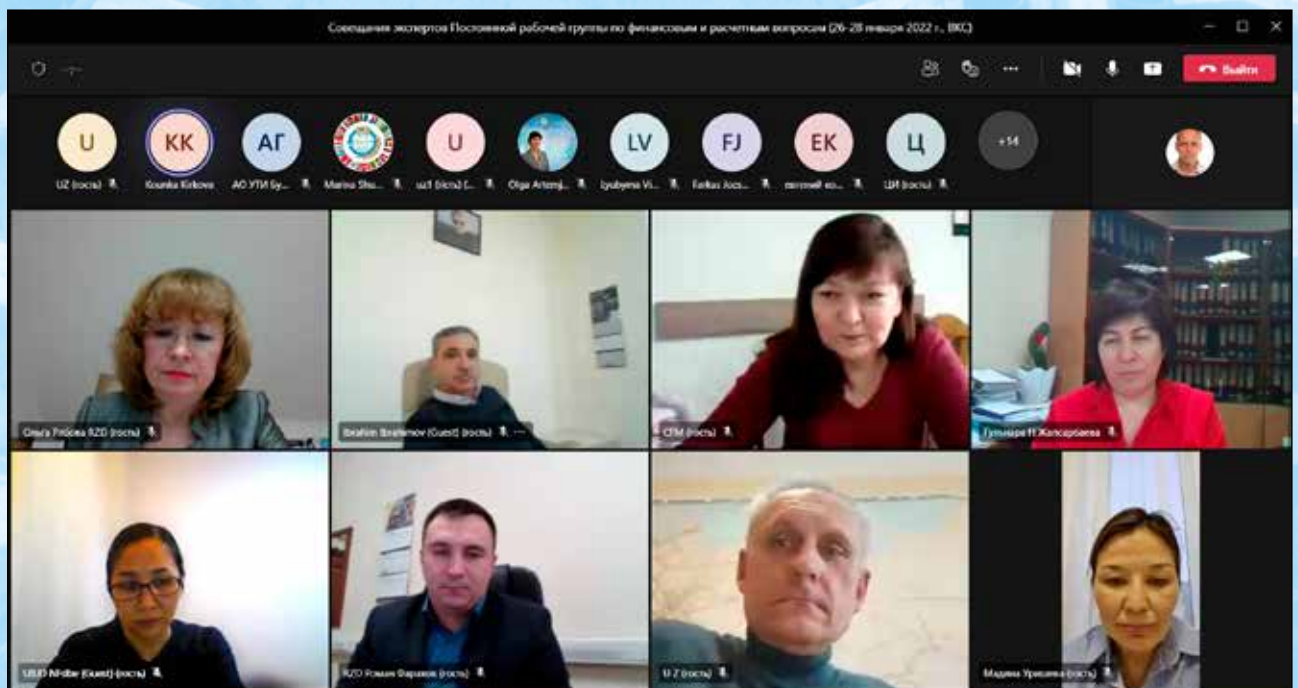
铁组委员会收到关于铁组国际旅客联运和铁路货物联运相互清算信息手册的修改事项后，也及时在铁组网站上进行了公布。该信息手册包含清算规则协约参加铁路提供的清算机构最新法定地址信息和其他必要信息。

2022年与铁盟的财务清算合作暂时中止，铁组/铁盟财务和清算问题共同研讨会没有举行。

在报告期内，由于未收到协约方的申请，因此未召集清算规则协约参加路间相互清算调解委员会会议。



铁组财务和清算问题常设工作组专家
昆卡·基尔科娃



财务和清算常设工作组关于专题“考虑各协约方国内法律要求，完善清算规则中的相互债务冲账（往来账户）机制”会议（2022年1月26-28日，铁组委员会，视频会议）

3.8 铁路运输领域职业教育问题

铁组铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组（下称临时工作组）根据铁路合作组织（铁组）第四十三届部长会议（2015年6月2-5日，蒙古国，乌兰巴托）决议而成立。

临时工作组成员：哈萨克斯坦共和国工业和基础设施发展部、俄罗斯联邦运输部、格鲁吉亚铁路股份公司（格铁）、哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）、韩国铁道公社（韩铁）、摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）、俄罗斯铁路股份公司（俄铁）、乌兹别克斯坦铁路股份公司（乌[兹]铁）、乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）、北京交通大学、西南交通大学、俄罗斯交通大学、CTM有限公司、PLASKE股份公司，以及作为观察员（相关方）的阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）、匈牙利国家铁路股份公司（匈铁）、塔吉克斯坦铁路国家单一制企业（塔铁）和集装箱运输公司。

乌克兰方面的代表谢尔盖·米亚姆林教授（技术科学博士）担任临时工作组主席；铁组加入企业——俄罗斯交通大学的代表叶甫根尼·扎列奇金担任临时工作组的副主席。乌克兰基础设施部根据《铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组办事细则》第四条第1款提交了乌克兰方面有关临时工作组主席职务和临时工作组主席候选人的确认函。

报告期内，以视频会议的形式举行了两次临时工作组会议：临时工作组第二十三次会议（2022年11月22-24日，华沙，铁组委员会）和临时工作组第二十四次会议（2023年3月13-15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活动的职能相关文件草案的编制工作，这些文件旨在对采用协调既有国际铁路运输的铁组标准法律文件问题的职业教育和培训的常用方法提供组织和方法保障。

临时工作组完成了下列文件草案的编制工作：

- 《铁路合作组织（铁组）铁路运输职业教育和培训领域信息网络资源的规定》；
- 《铁路合作组织（铁组）铁路运输职业教育和培训领域信息网络资源编辑委员会的工作规定》；
- 补充铁路运输领域教育和培训问题铁组词表。

临时工作组决定提交所编制的草案：

- 《对铁组学院院长职位候选人的资格要求》（主持者：俄铁）；
- 《对铁组学院副院长职位候选人的资格要求》（主持者：俄铁）；

这些文件提交铁组领导机构会议商定并核准。

根据上述文件草案的编制结果，临时工作组编制了铁组建305/1备忘录《铁路运输领域职业教育/培训问题铁组词表》第二版中的修改和补充事项草案（截至2023年3月15日），该草案将提交铁组领导机构核准。

临时工作组参加者表示准备好恢复开展国际联



铁路领域职业教育/培训问题临时工作组组长谢尔盖·米亚姆林在铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十七次会议上作工作组工作报告（2023年4月19日，华沙）

运领域人员培训的试验项目。

临时工作组成员PLASKE股份公司提交了所开展的试验项目及人员教育和培训领域下列活动的信息：PLASKE Academy于2022年以在线形式按照下列专题开展了培训：

—“供应链管理”（国际货运代理协会联合会高级证书）；

—“组织货物海洋运输”（包括使用国际货协和国际货约/国际货协文件的采用铁路轮渡联运的实践）；

—运输物流和国际货运代理（国际货运代理协会联合会证书），包括“铁路运输”模块和帮助获得用以组织多式联运和在实践中适用国际货运代理协会联合会表格和文件的知识和技能的其他十五个模块；

—“货物清关和报关”。

自2023年3月14日起，继续按照下列课程以在线形式开展了人员培训：

—“供应链管理”（国际货运代理协会联合会高级证书）；

—“组织货物海洋运输”（包括使用国际货协和国际货约/国际货协文件的采用铁路轮渡联运的实践）。

临时工作组成员PLASKE股份公司通报，应乌克兰国家贸易便利化管理局、乌克兰国际商会全国委员会和联合国欧经委的倡议，与乌克兰政府和欧盟开展合作，并在UKRVNESHTRANS协会的支持下，于2022年12月22日以在线形式举行了第十三届敖德萨研讨会（下称研讨会），乌克兰铁路股份公司和PLASKE股份公司参加了该研讨会。该研讨会的主要议题为：

—欧盟第2020/1056号“货运电子信息（eFTI）”的条例（2020年7月15日）；

—欧盟第2022/2399号“为海关创造欧盟‘统一窗口’的环境（EU SWE-C）”的条例（2022年11月23日），以及：

—落实“统一窗口”原则的五项建议；

—语义标准；

—UN/CEFACT编制的多式联运数据参考模型（MMT RDM）。

来自欧盟国家、阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、摩尔多瓦、乌克兰和其他国家的百余名专家参加了此次研讨会。

与往年一样，研讨会就该困难时期所提出倡议的后续步骤得出了结论并提出了建议。这种方式符合之前研讨会的建议、符合联合国开发项目，并与欧盟委员会和其他合作伙伴尤其在此严重动荡时期的合作前景相符。建议中还包括：

—继续组织培训活动，以便提高系统开发和数据协调领域技术专家的能力；

—于2023年以混合形式组织由国家和私人领域相关各方参加的会晤，以便使用多式联运数据模型，并根据可持续贸易和公私伙伴关系的原则从而关注贸易手续便利化的过程和供应链的数字化转型。研究能否在巴库（阿塞拜疆）组织下次敖德萨研讨会。可在联合国的官网了解该研讨会的材料。

自2023年4月起，计划按照下列专题开展活动：

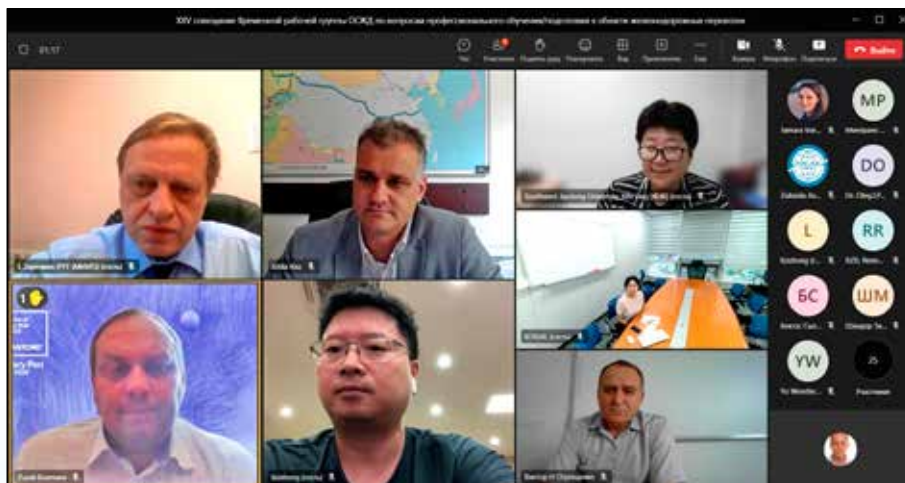
—“运输物流和国际货运代理”（国际货运代理协会联合会证书），包括“铁路运输”模块和帮助获得用以组织多式联运和在实践中适用国际货运代理协会联合会表格和文件的知识和技能的其他十五个模块；

—“货物清关和报关”。

临时工作组成员PLASKE股份公司邀请铁组所有参加方在人员培训和交流最优实践经验的领域开展合作。

自2007年起，临时工作组成员韩国铁道公社管理了国际铁路培训中心，该中心获得了铁盟在亚太地区培训中心的认证，为国外铁路单位提供培训大纲和实习。按照97个教学大纲对不同的专题开展了职业培训，有来自55个国家的1561人参加了培训。疫情期间，通过Google classroom和Zoom平台组织了在线授课。

2022年，在疫情开始之后首次以线下形式为铁组亚太地区大会成员组织了研讨会。研讨会的主题为“铁路在抗击疫情方面的作用和国家的支持”，来自日本、马来西亚、越南、澳大利亚、哈萨克斯坦、印度和蒙古等国铁路公司的代表参加了该研讨会，会议期间交流了抗击疫情的经验并讨论了合作的问题。



铁路领域职业教育/培训问题临时工作组会议
(2023年7月11-13日，铁组委员会，视频会议)

采用了讲座、实践培训、参观和讨论等不同形式举办了课程，以便参加者能够交换信息、交流经验并推广本公司的最优实践。在大纲培训期间举行了经验和知识交流研讨会，研讨会期间与会者就不同的专题进行了发言并进行了讨论。研讨会参加者乘坐了KTX高铁，以便研究公司如何抗击疫情，并参观了调度中心和车辆段。

韩国铁道公社通过参加铁组学院的活动旨在加强合作，并基于自方经验与铁组成员国开展国际大纲培训。此外，韩国铁道公社有意继续积极参加教育培训临时工作组的工作，以便发展作为铁组学院主要任务之一的铁组在职业教育和培训领域的活动。

临时工作组成员继续开展了交流职业培训和教育领域最优实践的工作，该工作旨在获取新的专业知识、技能和技巧，保持职业交流，并利用先进的信息技术等，以便提高铁组成员国铁路公司员工的工作质量。

现阶段，职业培训和教育领域铁组信息网络资源网页端口问题的主持者是临时工作组成员PLASKE股份公司。

在铁组网站上有进入职业培训和教育领域铁组信息网络资源网页端口的链接：“铁组学院”。

通过网址：<http://osjd.plaske.com>可以进入职业培训和教育领域铁组信息网络资源的网页端口。目前端口进行了结构划分，并上传了下列铁组材料和信息：

- 包括已通过的修改和补充事项的铁路合作组织章程（截至2021年11月1日）；
- 包括已通过修改和补充事项的铁组委员会办事细则（截至2021年11月1日）；
- 包括已通过修改和补充事项的铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组办事细则（第三版，截至2021年11月1日）；
- 铁路合作组织学院章程；
- 职业教育和培训领域铁路合作组织（铁组）文件卷宗管理办法；
- 《铁路运输领域职业教育/培训问题铁组词表》。
- 铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组工作报告（2022年8月-2023年3月）；
- 临时工作组2024年及以后年度的工作纲要草案，该草案将提交铁组领导机构商定并核准；
- 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

2022年，根据工作计划用英文、中文和俄文三种语言出版了《铁组通讯》杂志。杂志出版总份数为2800份，每期均采用全部三种语言出版。同时对实际工作进行了扩展，将电子版杂志发送给收件人。

在报告年度内，出版材料的选题不仅反映了铁组部长会议、总局长会议、铁组工作机构和共同工作组会议的主要决议，也反映了铁组成员、观察员、加入企业和其他铁路公司各个方面的工作情况。

必须指出，铁组参加者和合作伙伴对于在《铁组通讯》杂志上出版和在铁组网站上发布文章和材料，用于在发展信息协作和经验交换方面开展合作的兴趣逐年增长，因此关于铁组会议和活动的资料数量也相应提高。

2022年，《铁组通讯》按照订阅情况并根据欧亚大陆各国铁路出版物免费交换的办法寄送铁组成员国各运输部委和各路、铁组观察员和加入企业、国际组织和个人。除了铁组范围内的会议，在运输领域的下列线下以及混合形式的国际活动期间分发了《铁组通讯》和印刷材料：“2022年铁路运输安全专业论坛（3月17日，华沙）”、“庆祝铁道交通研究院成立70周年大会（3月15日，华沙）”、“贝尔格莱德—诺维萨德高速铁路线开通仪式（3月19日，塞尔维亚，贝尔格莱德）”、“‘运输可持续发展的创新。发展人力资本’国际会议（4月5日，莫斯科，跨欧亚运输国际协调委员会）”、“2022年INFRAZYNY ‘铁路运输基础设施的设计、建造和维护’第十四届科学技术会议（4月27-29日，波兰，扎克帕内）”、“包容性社会的运输峰会（Transport for Inclusive Societies）（5月18-20日，德国，莱比锡，国际运输论坛）”、“第十九届里海国际运输、过境和物流国际展览会（Translogistica Caspian）和里海国际道路基础设施和公共交通国际展览会十周年（Road & Traffic）（6月1-3日，巴库）”、“铁路商务日铁路展览会（6月7-9日，捷克，布尔诺）”、“2022 FRACHT多式联运论坛（6月8-9日，华沙）”、“立陶宛铁路货运大会（6月14-15日，立陶宛，维



铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇在波兰铁路研究院成立七十周年纪念大会上发表讲话（2022年3月15日，波兰，华沙）



铁组委员会代表团出席铁路商务日展览会（2022年6月7-9日，捷克，布尔诺）

尔纽斯) ”、“‘哈萨克斯坦和欧盟在过境和运输领域的合作: 跨里海国际铁路运输走廊国际协会发展前景’圆桌会议(6月15日, 比利时, 布鲁塞尔)”、“货运峰会论坛(9月7-8日, 华沙)”、“InnoTrans2022铁路展(9月20-23日, 柏林)”、“欧亚经济委员会/跨欧亚运输国际协调委员会‘过境运输的现状和前景’联席圆桌会议(11月10日, 莫斯科, 欧亚经济委员会)”和“运输周展览会(11月15-17日, 莫斯科)”等。

继续与铁组成员国和铁组观察员的出版社和科学出版机构开展信息交流合作。

除杂志出版外, 还开展了下列工作:

一制作并布置了“铁组铁路走廊”移动展台;

一出版了俄文、中文、德文和英文的铁组信息手册, 并对铁组网站上的电子版手册进行了更新;

一会同铁组运输政策和发展战略专门委员会工作机构出版了俄文、中文、德文和英文四种语言的《铁组2021年铁路行业统计资料简报》;

一会同铁组运输政策和发展战略



铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇出席“交通为全社会提供公平机遇”展览会(2022年5月18-20日, ITF, 德国, 莱比锡)



铁组机车车辆专门委员会主席沃帕列茨基·拉多万出席贝尔格莱德-诺维萨德快速铁路线开通仪式(2022年3月19日, 塞尔维亚, 贝尔格莱德)



铁路货运大会(2022年9月7-8日, 华沙)



铁组委员会参加的欧亚经济委员会/跨欧亚运输国际协调委员会主办的“跨境运输的现状和未来”圆桌会议
(2022年11月10日, 莫斯科, 欧亚经济委员会)

专门委员会工作机构出版了铁组—亚太经社会联合文件《电子数据交换在协调铁路运输海关手续方面的作用》；

—印制出版了下一年度的铁组会议日历计划并上传至铁组网站；

—继续管理俄文、中文和英文的铁组网站。

2022年继续与铁盟术语小组开展联合工作, 全年以视频会议形式举行了3次工作会议。会议上研

究了铁路专题纸质和电子词典(RailLexic)的运用和完善、术语标准化、开发管理术语的软件、在工作中实际运用电子词典等技术问题。由于铁盟2022年底进行机构和人员调整, 因此年度工作计划没有全部完成。

编辑部代表在与铁盟合作的框架内参加了该小组工作, 该小组开发了铁路主题词表, 以便在国际合作方面, 在铁路运输各领域将其翻译成工作语言时使用的术语得到统一和标准化。



铁组委员会代表团参加的“运输创新-2022”国际铁路展
(2022年9月20-23日, 德国, 柏林)

4.2 财务活动

铁组委员会2022年的财务活动是根据部长会议通过的预算以及《铁组委员会预算收支计划、核算和决算办法》进行的。

5.

观察员和加入企业 参加铁组工作



5.1 与观察员的合作

截至2022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。

观察员参与铁组各专门委员会和工作计划某些专题专家会议的工作：主要参与有关完善国际货协及其办事细则、国际货约/国际货协领导组和协调组、统一铁路法、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，以及运价和商务问题等。

铁组最重要的工作方向之一就是推广和扩大铁组基本文件的适用范围，巩固和发展与现有观察员的合作，并吸引新成员加入铁组。



德国铁路股份有限公司在“运输创新-2022”展览会上的展台

5.2 与加入企业的合作

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，也可以参加部长会议设立的铁组工作机构工作。



铁组加入企业代表参加铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十七次会议（2023年4月19日，华沙）

过去，铁组加入企业主要是交通建设和服务领域的铁路供应商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，并希望参与运输法问题的研究。

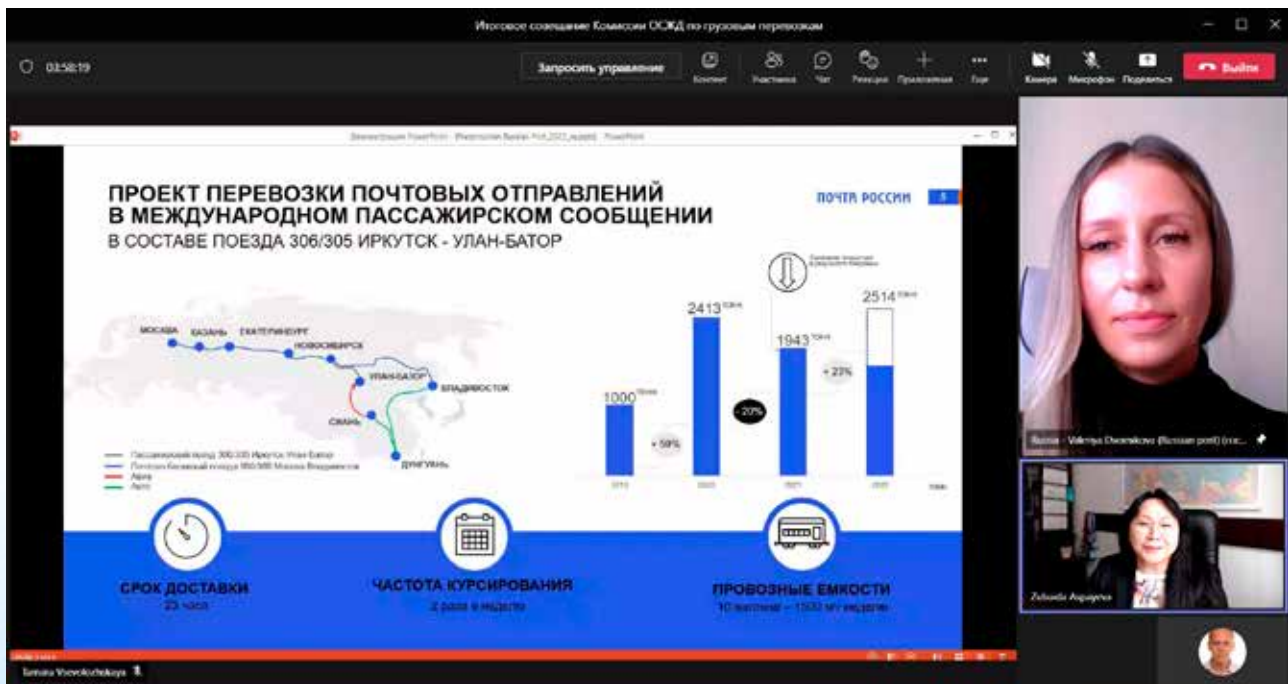
由于未能一致同意某些国有铁路公司所属国成为铁组成员，因此这些国有铁路公司以加入企业的身份与铁组开展合作。加入企业不仅参加了铁组工作机构的工作和会议，而且在



西南交通大学实验室



Track Tec公司在“运输创新-2022”国际铁路展上的展台



铁组加入企业俄罗斯邮政公司在铁组货物运输专门委员会“利用铁路运输组织运邮”例会上作演示发言

某些情况下还成为了这些活动的组织者。加入企业的代表定期参加铁组铁路总局长（负责代表）会议。

2022年，总局长会议赋予波兰一家公司铁组加入企业地位。

2022年，铁组与加入企业开展了下列合作：

铁组部长会议2个成员、8个铁路和5个铁组加入企业参与了铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组（该临时工作组于2015年成立）的工作。铁组加入企业俄罗斯交通大学的代表担任临时工作组副主席。2022年，临时工作组共举行了三次会议。

与铁组签订合作协议的加入企业数量每年都有所变化。截至2022年底铁组共有38个加入企业。



比得哥熙PESA公司在“运输创新-2022”展览会（德国，柏林）和“铁路商务日-2023”（捷克，俄斯特拉发）展出的机车车辆

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

报告年度内，铁组与联合国欧洲经济委员会（联合国欧经委）在联合国欧洲经济委员会内陆运输委员会（联合国欧经委内运委）一系列工作组的权限范围内继续开展了合作。

铁组委员会在其权限范围内继续参加了下列工作组的工作：

- 铁路运输工作组（SC.2）；
- 运输趋势和经济工作组（WP.5）；
- 运输统计工作组（WP.6）；
- 危险货物运送工作组（WP.15）；
- 多式联运工作组（WP.24）；
- 运输海关问题工作组（WP.30）；
- 铁路旅客运输国际枢纽工作组（SC.2/HUBS）。

在每年的工作组会议上，铁组委员会代表参与研究了下列问题：

- 发展国际运输，包括简化跨境措施；
- 采用国际货约/国际货协统一运单；
- 协调不同铁路运输系统的运行条件；
- 协调RID的法律文件和国际货协中与运送危险货物有关的法律文件；
- 修订和编制实际采用与国际铁路货物运输海关手续有关的联合国公约的规则，以及简化旅客和行李跨境、国际铁路过境运输的条件；
- 发展跨欧洲铁路网项目框架内的合作；
- 梳理出确定《国际旅客运输铁路枢纽站》概念所必需的技术和运营参数等。



UNECE



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

2022年2月17-18日举行了有关在国际铁路运输中优化海关手续的东盟—联合国亚太经社会—ARISE Plus项目组共同网络研讨会。



亚太经社会代表提交了关于“根据2021-2026年亚洲及太平洋地区运输发展行动新的区域规划的铁路运输方向和发展”的信息，确定了十个工作方向。这些方向包括：以地理信息系统为基础的泛亚铁路网在线可视化；交换电子信息和协调海关手续；铁路走廊管理机制；铁路运输数字化和低碳化；港口与无出海口的发展中国家陆港间的可持续铁路运输。报告人强调了优化海关手序对铁路运输的重要性，以及连接老挝人民民主共和国和中华人民共和国的铁路投入运营将为东盟带来新的机遇，并表示希望与东盟秘书处合作，进一步发展东盟成员国之间的铁路运输。

2022年，联合国亚太经社会运输司会同铁路合作组织（铁组）编制了铁组—亚太经社会联合文件《电子数据交换在协调铁路运输海关手续方面的作用》。

本指导文件用于为铁路和国境各部门提供有关电子数据交换作用的信息，以优化国境口岸过境手续。该文件是根据2021年9月举行的铁组成员国《铁路运输跨境实践国际跨部门会议建议书》制定的。



6.3 与国际铁路运输政府间组织的合作

2022年，铁组和国际铁路运输政府间组织的合作以电子形式和线下形式开展。

铁组和国际铁路运输政府间组织双方领导于1991年6月5日签署的合作协议，以及于2003年2月12日签署的《铁组和国际铁路运输政府间组织之间的合作。共同观点》文件（铁组第三十一届部长会议[2003年6月17-20日，格鲁吉亚，第比利斯]核准）是双方合作的基础。



2022年2月18日铁组委员会与国际铁路联运政府间组织秘书处就深化合作问题（确定目标和任务等）以视频会议方式举行咨询会晤。会晤时指出，铁组和国际铁路运输政府间组织合作的目标应涉及国际铁路运输的各个方面，这些方面的管理工作属于两个组织的权限范围。为实现这些目标，应编制、商定和签署铁组和国际铁路运输政府间组织新的合作协定。因此研究并初步商定了铁组和国际铁路运输政府间组织法律顾问早先编制的铁组和国际铁路运输政府间组织合作新协定草案。

协定草案已于2022年3月寄送部长会议成员和总局长会议成员。收到了哈萨克斯坦的答复，其意见和建议认为不宜深化现有合作机制。

为了继续推动两组织之间的合作，2022年6月30日，应国际铁路运输政府间组织的邀请，铁组委员会主席和国际铁路运输政府间组织秘书长在伯尔尼举行了工作会晤，会晤上讨论了当前的合作问题，以及进一步发展和深化合作的意愿。

国际铁路运输政府间组织方面，在法律事务和国际合作专门委员会会议（2022年4月）上研究并初步商定了协定草案。同时指出，由于地缘政治局势无法签署协定。

铁组委员会主席通报，现阶段铁组内部尚未一致支持协定草案。根据收到的建议和意见，现阶段深度合作不是首要任务，可以维持现有范围内的合作。

鉴于国际铁路运输政府间组织的意见，以及铁组成员未达成一致，铁组和国际铁路运输政府间组织合作在通过其他决议之前，维持现有合作水平。

在铁组和国际铁路运输政府间组织法律问题合作框架内，赋予了铁组国际铁路运输政府



铁组委员会代表和国际铁路运输政府间组织秘书处代表举行会晤（2022年2月18日，视频会议）

间组织法律事务和国际合作专门委员会常驻观察员地位。铁组委员会主席参加了2022年10月举行的法律事务和国际合作专门委员会第3次会议。

2022年，铁组和国际铁路运输政府间组织在国际旅客运输领域继续开展了完善和采用国际法律文件条款的合作并交换了信息。

2022年，依据现行国际和各国危险货物运送规则的修改补充事项，并根据

铁组成员国铁路运营特点，铁组和国际铁路运输政府间组织继续开展修订危险货物运送规则方面合作。2022年，国际铁路运输政府间组织的代表积极参加了铁组运输法专门委员会举办的会议，铁组成员国专家和铁组委员会代表也参加了国际铁路运输政府间组织举办的会议。

2022年，铁组和国际铁路运输政府间组织与万国邮政联盟继续开展合作。两个组织都对该合作感兴趣，以进一步发展组织铁路运邮。铁组和国际铁路运输政府间组织就此问题继续交换了信息。

2022年，铁组和国际铁路运输政府间组织继续开展了基础设施和机车车辆技术要求方面的合作并交换了信息。2022年共举行了3次国际铁路运输政府间组织技术专家工作组（WG TECH）会议。在专家会议框架内研究并完善了修订货物运输远程信息处理统一技术规章相关的问题。还继续讨论了机车车辆登记簿专题和访问登记簿数据库事宜。铁组委员会代表参加了该工作组的两次会议。

国际铁路运输政府间组织代表参加了铁组基础设施和机车车辆专门委员会例会，该代表还向与会者通报了报告期上半年所召开会议的成果。



铁组委员会代表和国际铁路运输政府间组织秘书处代表举行会晤
(2023年3月21日，华沙，铁组委员会)

6.4 与国际铁路运输委员会的合作

2022年，铁组和国际铁路运输委员会的合作均以电子形式开展。

2015年6月4日在乌兰巴托（蒙古）签署的《铁路合作组织（铁组）和国际铁路运输委员会合作备忘录》是两个组织开展合作的基础。



铁组和国际铁路运输委员会根据上述文件在以下方面开展合作并就所开展的工作交换信息：制定旨在简化欧亚大陆国际铁路运输跨境手续措施；完善和编制协调国际铁路联运旅客和货物运输的法律文件；发展多式联运；组织联合运输、欧亚联运中的大吨位集装箱运输、集装箱内的邮包运输以及采用国际货约/国际货协运单的货物运输。

2022年，铁组和国际铁路运输委员会继续开展合作并就以下问题交换了信息：在国际铁路旅客运输领域完善并采用国际法律文件条款，包括列入国际客协的修改补充事项。2022年，国际铁路运输委员会暂停开展国际客约/国际客协工作组的工作，在报告年度内未举办工作组会议。

2022年，铁组和国际铁路运输委员会未开展“协调国际货约/国际货协运输法”共同项目的工作，包括国际货约/国际货协专家组会议和国际货约/国际货协领导组会议。

两个组织在国际货物运输领域继续开展了完善和采用国际法律文件条款的合作并交换了信息。

2022年，与国际铁路运输委员会继续开展了扩大国际货约/国际货协运单适用范围的工作。

2022年6月16日，以视频会议形式举行了铁组、国际铁路运输委员会、欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊和铁盟关于在途经阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和哈萨克斯坦的TRACECA铁路走廊采用国际货约/国际货协运单的共同研讨会。在研讨会上，与会者研究了采用国际货约/国际货协运单的法律和技术要求，与会者分享了现有经验，并讨论了实际采用国际货约/国际货协运单的问题，以及在办理海关过境手续时采用国际货约/国际货协运单的可能性问题。



有铁组委员会代表团参加的国际铁路运输委员会国际铁路法问题“伯尔尼日”国际研讨会（2020年2月14日，瑞士，伯尔尼）

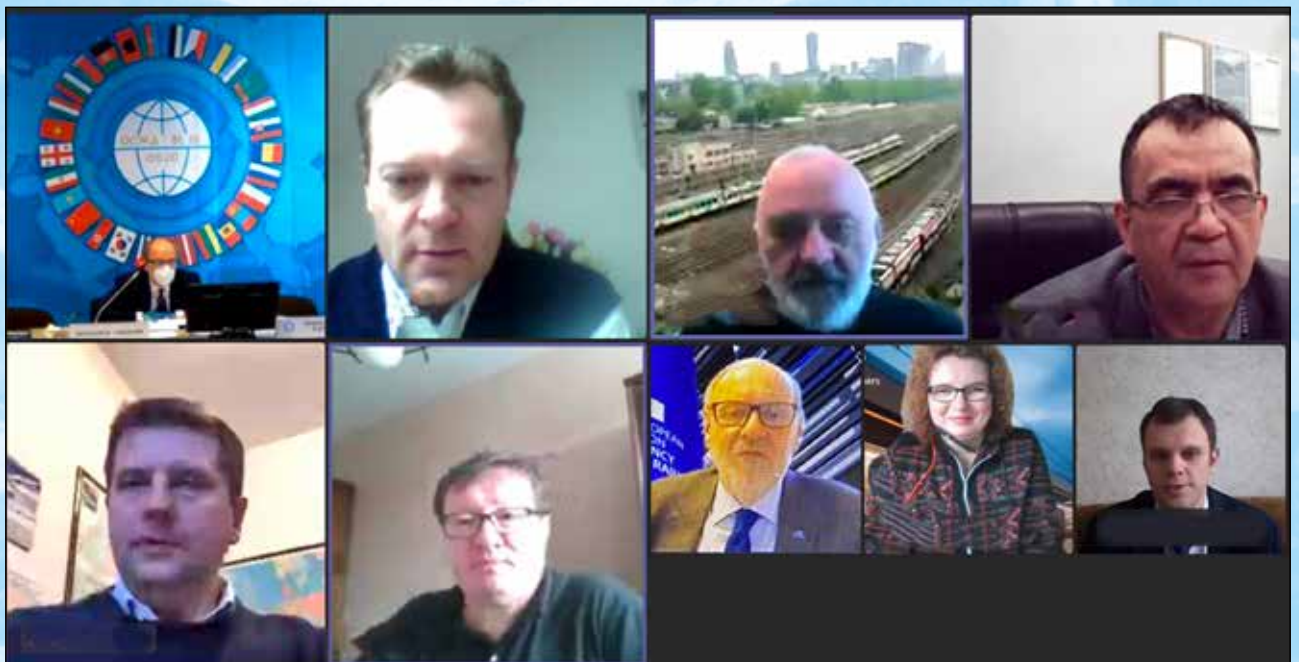
6.5 与欧洲铁路署的合作

为执行《铁组和欧洲铁路署相互谅解备忘录》，同时根据已核准的工作计划，铁组/欧洲铁路署联络组于2022年举行了1次会议，研究了下列专题：

- 修订“机车和动车组”及“客车”子系统分析；
- 修订“基础设施。线路和工务”子系统分析。

为协调保持和完善现有技术和运营兼容性，以及国际铁路无障碍运输（包括跨境运输和运输安全）方面的措施，交换相应信息和实践经验，并听取了以下报告：

- 俄铁代表题为“俄铁环保年”的演示材料；
- 波铁代表题为“轨距变更系统现状”的演示材料；
- 欧盟交通运输总局代表题为“欧洲联通快车：欧洲单一铁路区域的滚动实验室”。



铁组—欧洲铁路署联络组第五十六次会议（2021年1月26-28日，铁组委员会，视频会议）

6.6 与国际铁路联盟（铁盟）的合作

铁组和铁盟的基本合作原则由两组织于1995年签订的合作协定确定。铁组和铁盟的共同工作在铁组和铁盟合作备忘录和纲要基础上开展，备忘录和纲要每五年签署一次。

由于上一时间段的备忘录和纲要已失效，因此铁组和铁盟接下来几年的合作纲要正在与铁盟研究和商定。备忘录各方合作的目标是提高铁路在世界运输服务市场的竞争力，促进不同轨距铁路系统的互联互通和多式联运。

铁组和铁盟根据上述文件在下列领域开展了合作：

- 考虑各路利益，促进在欧亚范围内建立铁路运输统一的合作系统；
- 编制铁路服务种类和服务量一览表，以提高其竞争力；
- 协调统一铁路行业的运营和技术规定及其他文件，以完善铁路工作中的合作并提高效率；
- 提交共同工作的结果和建议，以供两组织的领导机构研究。

根据20年的合作经验，自签署合作协定之时起便采用了如下的合作形式：

- 交换信息和文件，包括工作纲要和年度工作计划；
- 相互参加会议，组织共同活动；
- 编制共同文件（备忘录）。

为深化铁组和铁盟间有关编制自愿加入的铁路领域国际铁路技术方案草案问题的合作，2018年5月15日签署了对现行的《铁路合作组织（铁组）和国际铁路联盟（铁盟）之间有关出版共同编制备忘录的协定》（2001年11月22日版）的补充协定。

2022年2月16-18日，举行了“将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案草案”铁组/铁盟共同工作组会议。

2022年2月28日，铁组旅客运输专门委员会工作机构在铁盟专家的协助下举行了“电子预留系统的协作和发展前景”专题共同研讨会。

铁组货物运输专门委员会主席祖拜达·阿斯帕耶娃女士参加了铁盟NHM/DIUM问题领导委员会例会（2022年2月17-18日）。铁盟代表参加了铁组运输法专门委员会有关“修订通用货物品名表（GNG）”和“修订铁组铁路货运站一览表”会议（2022年3月22-25日）。

根据铁盟领导的倡议，铁盟与铁组自2022年5月2日起暂停开展合作。



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS



铁组/铁盟关于“电子席位预留系统的发展和相互协作前景”研讨会（2022年2月28日，铁组委员会，视频会议）

6.7 与跨欧亚运输国际协调委员会的合作

根据铁组与跨欧亚运输国际协调委员会之间的合作协议，两组织在铁组运输政策和发展战略、运输法、货物运输专门委员会及编码和信息技术常设工作组工作框架下开展协作。

上述专门委员会的工作计划中规定了跨欧亚运输国际协调委员会专家参加下列问题工作：简化国际铁路货物联运跨境问题、在国际货物联运中采用电子数字签名及其法律意义问题，以及参加下列专题工作：

“组织欧亚联运大吨位集装箱运送”专题、“制定并落实有关完善铁组铁路走廊运输及其发展的综合措施”专题、“开展有关组织采用国际货约/国际货协运单的货物运送工作”专题、“完善运输过程的法律基础”专题和“发展铁路运邮”专题等。



铁组代表在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）主办的“运输持续发展创新。人力资源开发”国际研讨会发言（2022年4月5日，莫斯科，跨欧亚运输国际协调委员会，线上线下混合形式会议）

6.8 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；

—交流实施使用铁路电子运单开展运输试点项目的经验；

—交流克服组织列车运行方面缺点的经验，包括在协调运输、推广货运组织技术及无纸化技术、运输活动参加方与政府机构协作的实施机制和开展实践等方面；

—制定关于简化跨境、消除障碍、简化影响旅客和货物畅通运行的手续的建议，以根据现有国际经验消除造成旅客列车和货物列车滞留的因素；

—在进行科学研究和引进最佳国际实践经验的框架下，提出关于制定提高国际联运旅客运输质量统一方法的建议，其中包括完善列车时刻表、减少沿线查验作业时间、更新机车车辆；

—铁组和欧亚经济委员会相关成员国结合铁路发展特点和各成员国的地理位置，制定关于建立和发展欧亚经济委员会成员国之间快速和高速旅客联运的建议；

—就国际铁路运输的发展和完善举行咨询会晤；

—欧亚经济委员会代表参加由铁组主办的活动，铁组代表参加欧亚经济委员会运输和基础设施咨询委员会会议。



铁组货物运输专门委员会主席祖拜达·阿斯帕耶娃在欧亚经济委员会/跨欧亚运输国际协调委员会主办的“跨境运输的现状和未来”圆桌会议上发言（2022年11月10日，莫斯科，欧亚经济委员会，线上线下混合形式会议）

6.9 与其他国际组织的合作

与国际组织的合作在铁组活动中占有特殊地位，上述合作是在铁路领域合作备忘录的框架内开展的。

铁组高度重视与万国邮政联盟、世界海关组织、国际货运代理协会联合会、跨里海国际运输走廊国际协会以及独联体铁路运输委员会的长期伙伴关系。

我们之间的协作范围很广，优先合作方向包括：

- 发展和完善国际铁路运输，首先是欧亚联运；
- 发展国际运输走廊；
- 制定有关完善和协调国际铁路货物运输方面的意见和建议；
- 在国际铁路运输中简化跨境手续的问题；
- 发展联合运输、多式联运和混合运输；
- 制定旨在提高铁路较其他运输方式竞争力的措施；
- 铁路运营问题；
- 与国际铁路运输发展有关的技术问题；
- 落实铁路邮包运输项目；
- 交流“服务客户的最佳实践”具体范例信息；
- 制定有关职业培训、物流领域和开展运输联系等方面的共同建议。



“哈萨克斯坦与欧盟过境和运输领域的合作：跨里海国际运输走廊发展前景”国际圆桌会议参加者
(2022年6月15日，比利时，布鲁塞尔)



铁组委员会副主席张群参加经济合作组织“后疫情时代的简化过境”第十一届部长级会议
(2022年2月2日, 土耳其, 视频会议)



欧洲—高加索—亚洲跨里海国际运输走廊第16次会议 (2023年2月10日, 格鲁吉亚, 第比利斯)

7.

附件1

铁组各铁路 主要生产指标





Azərbaycan
Dəmir Yolları

阿塞拜疆铁路股份公司 (阿[塞]铁)



主要业绩指标				
指标名称	计量单位	2021年	2022年	2022年与2021年的比率, %
货物运输:	千吨	15 057.6	18 730.5	124.4
(其中, 国际运输)	千吨	12 019.4	15 273.0	127.1
旅客运输:	千人次	2 826.1	5 136.5	181.8
(其中, 国际运输)	千人次		-	-

新开通的集装箱运输经路

2022年12月, 第一列装有铜精矿的集装箱班列通过多式联运线路“CASCA+”从乌兹别克斯坦发往欧洲。该线路是在“亚太地区国家-中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-阿塞拜疆-格鲁吉亚-土耳其-欧洲(亚太地区)”国际多式联运线路的基础上建立的。

集装箱通过支线船从土库曼巴希港运送到巴库港。然后从巴库沿阿利雅特-博尤克-卡西克-巴统路线, 进一步通过支线船将由91个20英尺集装箱组成的集装箱班列, 从巴库港运往保加利亚布尔加斯港。集装箱班列沿“乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-阿塞拜疆-格鲁吉亚-保加利亚/欧洲”路线行驶, 全长逾4000多公里。

使用国际货约/国际货协统一运单运输货物

自2021年9月17日起, 在“土尔库阿兹”项目框架内, 在巴库-第比利斯-卡尔斯(BTK)铁路线上开始使用国际货约/国际货协统一运单。目前货物沿以下线路运送: 土耳其-阿塞拜疆、土耳其-哈萨克斯坦、土耳其-土库曼斯坦。这样可节省沿BTK线路运送货物的时间和成本。今后, 国际货约/国际货协统一运单的使用也将促进其他方向运量的增长。

开通的铁路新线

作为恢复被占领土遭毁铁路基础设施的一部分, “巴尔达-阿格达姆铁路线的设计和施工”项目的设计和施工工程于2020年启动, 并于2022年继续进行。项目建筑安装工程已完成64%, 计划2023年完工。

在恢复被占领土开展的“霍拉迪兹-阿本德铁路线的设计和施工”项目的设计和施工工程已于2021年开始, 并于2022年继续进行。项目建筑安装工程已完成38%, 计划2024年完工。

基础设施现代化改造

2020年, “苏姆盖特-亚拉马铁路线改造”项目的设计和施工工程开始。该线位于国际南北运输走廊北部, 途经阿塞拜疆共和国境内。2022年, 这些工作继续开展。该项目已完成48%, 计划2024年完工。

2022年, “巴库-博尤克-卡西克铁路线供电、信号和通信系统改造”项目继续开展。该项目是穿越阿塞拜疆境内的国际东西运输走廊的一部分。目前, 供电系统项目已完成69%, 信号和通信系统项目已完成49%。

“阿利亚特-奥斯曼里区段横跨库拉河的既有桥梁和阿利亚特-戈拉迪兹-阿格本德铁路线改造”项目和其中新桥梁的设计和建造工作同时于2021年开始, 在2022年继续。该项目已完成70%, 并计划于2023年上半年完成。

购置新机车车辆，并对现有机车车辆进行现代化改造

在“购置50台交流电力机车”项目框架内，为实现阿（塞）铁机车车辆现代化，已交付了40台货运机车和10台客运机车（其中2022年交付了6台）。

根据“客车（30辆）、内燃机车（1辆）、轨道工程车（3台）、干线内燃机车（9台）和调车机车（28台）修理”项目，对逾期服役的机车车辆进行大修。目前4台干线机车和10台调车机车（2022年交付3台）已修复交付。

2022年，根据“购置10辆客车”计划，列车生产继续进行，以提供优质、舒适的客运服务。

2022年，在“购置新货车（615辆）”计划框架下，采购了303辆40英尺通用平车。

发展快速和高速客运网络

在阿塞拜疆恢复被占领区霍拉迪兹-阿格本德和耶夫拉赫-阿格达姆区段的铁路检修和修复工作正在进行中。苏姆盖特-亚拉马区段的大修工程也在进行中。新铁路段拉基-加巴拉的建设工程已经完成，并计划于2023年3月在巴库-加巴拉-巴库线路上开行快速列车。

因直流变交流，重建接触网的工作仍在继续。

为提高列车速度，巴拉扎里-亚拉马区段正在改造。

由于新冠疫情，阿塞拜疆陆地边界关闭，简化过境方面未开展额外工作。

改革完善铁路运输管理体制工作

在国际金融机构的支持下，基础设施支出计算方法的编制工作已完成。作为项目的一部分，专家们计算了支出并制定了支出方法报告，以及基础设施支出模型和相关的行动计划。此外，还为阿（塞）铁的员工举办了培训，研究基础设施支出的概念及其计算方法。

根据阿（塞）铁监事会2022年1月24日的决定，成立了协调办公室，负责协调阿（塞）铁管理委员会的工作，以及更准确、更迅速地执行监事会的决定。

因此在国际专家的支持下，转型计划开始实施，且分几个阶段实施。

作为转型计划的一部分，目前已制定了路线图和战略规划清单草案。该草案确定了在短期内改善商业活动、增加货物运输量和形成有效过境模式的主要步骤。同时，努力增加通过阿塞拜疆领土的铁路货物过境量，并提高商业、运营和资本支出（CAPEX）的效率，以及实施与增加过境次数并没有直接关系的举措（实施大修和周期修，提高运营效率，根据时刻表形成运输产品模型和集装箱列车组，实施中期规划等）。

阿（塞）铁继续落实与公司重组相关的既定任务。因企业改制，成立了机车维修有限公司，以对机车进行计划维修和日常维修并改进维修工作。

作为构建集成、全面的安全管理系统（SMS）的一部分，专家们为阿（塞）铁编制了一份SMS评估报告和建立SMS的战略，以及《技术任务》草案。

为形成风险事件数据库，对阿（塞）铁风险事件集中采集登记，同时，继续对关键风险指标进行收集和分析。



白俄罗斯铁路局 (白铁)



2022年，白俄罗斯铁路局货运量为1.033亿吨。

为提高铁路运输竞争力，2022年继续完善列车运行标准时刻表。

2022/2023列车运行图规定，在立陶宛-俄罗斯、欧洲-俄罗斯和更远的亚洲国家（哈萨克斯坦、中国）方向双向开行423条线路，其中405条线路上开行99列集装箱班列，16条线路开展驮背运输，2条线路开行快速列车。

完善运输过程的优先方向之一是通过组织集装箱列车发展“东—西—东”方向的货物运输。

白俄罗斯铁路局与铁路、运输和物流公司一起，正在为发展驮背运输创造必要的条件。

2022年9月，沿俄罗斯（切尔尼亚霍夫斯克站）-白俄罗斯-立陶宛-俄罗斯（别雷拉斯特物流运输中心）及反方向路线，办理了装有温控装置的冷藏集装箱驮背运输。

除保证现有货流无条件通行外，2022年白俄罗斯铁路局组织集装箱运输工作的主要方向是，在完善道路基础设施的同时进一步扩大集装箱运输线路的地理范围。

2022年1-11月，作为OTLK ERA股份公司多式联运服务的一部分，白俄罗斯铁路局通过加里宁格勒港口，进一步向北欧和西欧、斯堪的纳维亚国家、英国等港口提供过境集装箱运输服务。

2022年，白俄罗斯铁路局集装箱货物运输总量超过110万标箱，其中中国-欧洲-中国转运超过45万标箱。

为货运公司的铁路运输提供一系列运输和物流服务，白俄罗斯铁路局为各类货物的加工和储存提供全方位的服务。为此，白俄罗斯铁路局拥有必要的机械化工具，并已开发了进行装卸作业的相应技术。

为提高运输和物流服务质量，白俄罗斯铁路局正在系统地开发码头和仓库基础设施，旨在在需求最大的地区建立现代化的场站，处理涉及新型和改造现有工业设施相关的货流。

为改善物流活动的条件，提高物流服务基础设施的效率和白俄罗斯的过境潜力，在明斯克附近建立了运输和物流场站科利亚季奇。该场站正在开发中。

科利亚季奇物流中心是白俄罗斯主要的铁路货运站之一，拥有现代化的基础设施和必要的仓储空间。

科利亚季奇货运站日均处理量为468标箱，集装箱存储能力高达2670标箱。

目前，白俄罗斯铁路局货物运输的海关和信息技术发展处于高水平，已引入电子报关和信息预报技术并大力发展。已实现货物自动放行，且过境技术正快速发展。为海关监管的有效性和消除不必要行政壁垒之间取得平衡，建立行政监管机制的主要方法毫无疑问是引入数字化、无纸化技术。

目前，可使用无纸化技术办理下列方向的国际铁路联运：

—加里宁格勒地区-白俄罗斯-立陶宛-俄罗斯，拉脱维亚-白俄罗斯-俄罗斯的过境运输及反向，运输不属于承运人的空车；

—白俄罗斯自/至俄罗斯，经白俄罗斯-俄罗斯铁路过境点的空车运输、货物运输（加里宁格勒方向除外）；

—白俄罗斯自/至立陶宛，白俄罗斯自/至拉脱维亚的空车（车辆、集装箱）运输，使用EDS交换补送运行报单；

在白俄罗斯-拉脱维亚-白俄罗斯和白俄罗斯-立陶宛-白俄罗斯的国际联运中，以国际货协电子运单为基础，完全不使用纸质国际货协运单，组织货物试验运送。

为实现海关业务自动化，与白俄罗斯海关部门开展协作，在货物运输中使用电子单据：

1.已签署白俄罗斯海关部门和白俄罗斯铁路局之间关于在白俄罗斯使用国际货协电子运单的货物运输办理经欧亚经济联盟关境的海关手续时组织信息协作的办法，以及为向海关部门通知货物到达（离开）欧亚经济联盟海关辖区而提供电子信息的方法；

2.已建立技术数据库。该数据库能适用任何电子运输文件、随附文件、海关文件和其他文件，而这些文件是利用无纸化技术使用铁路运输货物通关所必需的。

白俄罗斯铁路局在所有方向均可采用国际货约/国际货协运单办理运输，正在就西—东及反方向的国境口岸使用上述运单继续开展工作。

2022年，白俄罗斯铁路局运送旅客6200万人次。

2022年，与俄罗斯开展国际旅客联运。考虑到过境旅客量（俄罗斯-加里宁格勒地区），国际联运客运量为270万人次，与2019年疫情前相比增加1.25万人次，其中直通联运为250万人次。

2022年，作为设施现代化工作的一部分，乘客统一信息系统在白俄罗斯铁路局部分基础设施中已投入运行。

2022年，为保障区际商务客运，白俄罗斯铁路局采购了4列5节编组的现代化EPM型电动车组。该种型号车辆具有更高水平的舒适性和运营指标，资源利用率高、使用寿命长，符合海关联盟技术法规《关于铁路机车车辆安全》的要求。

白俄罗斯铁路局作为白俄罗斯运输系统的组成部分，遵循欧亚经济联盟成员国的统一运输政策，其主要目标之一是综合发展过境白俄罗斯的国际运输走廊（第2走廊和第9走廊）。因此，走廊白俄罗斯段保障具备基础设施、技术和工艺能力，以执行当前和未来跨大陆运输的任务。

2010-2021年期间，日洛宾-奥西波维奇、戈梅利-日洛宾、莫洛杰奇诺-古多盖 - 国境等铁路区段实现电气化。电气化铁路区段总里程431公里。

目前，白俄罗斯铁路局电气化区段长度占铁路总里程的25%。

为确保行车安全和按照规定速度畅通行驶，铁路线路所有部件应一直保持良好状态。为此，白铁正在引进线路修理工作全部机械化的现代化设备，并改进线路维护方法。

白俄罗斯共和国于2022年9月23日签署了《促进国际铁路旅客、行李、包裹运送过境公约》（2019年2月22日在日内瓦通过）。该公约由白俄罗斯共和国外交部长在参加每年举行的联合国大会会议期间签署。目前，白俄罗斯在内部商定白俄罗斯共和国“关于批准《促进国际铁路旅客、行李、包裹运送过境公约》”的法律草案框架内正履行公约的批准程序。

白俄罗斯铁路局集合了铁路基础设施所有者和铁路承运人的职能，这可为运输过程提供有效保障，提供全方位的运输物流服务，快速响应运输服务的需求变化。

白俄罗斯铁路局的战略发展、任务和方向均反映在相应的国家规划、发展战略和纲要中，其中最主要的是规定白俄罗斯交通运输业发展的《白俄罗斯共和国“交通运输综合体”2021-2025年发展纲要》。



保加利亚国家铁路控股公司 (保铁[控股])



客货运量

2022年，所有客货列车的服务情况及其较2021年的变化如下表：

指标	单位	2021年	2022年	变化，%
客运量	千人次	17147	23076	34.58
国际联运客运量	千人次	279	1649	491.04
货运量	千吨	18055	19079	5.09
国际联运货运量	千吨	6508	6949	6.78

铁路基础设施项目的现代化改造

国家铁路基础设施公司（保铁[基础设施]）以“发展可持续运输系统”纲要为共同目标，在发展过境保加利亚的欧洲运输走廊的同时还致力于改进保加利亚运输部门的工作。

建立符合欧洲标准的协调统一的铁路网及改善其运营情况仍是保铁（基础设施）奉行的主要目标（由欧洲运输政策确定）之一。

保加利亚的首要任务是发展“基本”网络中的两条跨欧线路：“东部-东部地中海”走廊（包括从罗马尼亚边境经维京—索非亚—库拉塔和从索非亚经普罗夫迪夫至布尔加斯和斯维连格勒/土耳其边境的经路，以及从索非亚至塞尔维亚和北马其顿共和国边境的经路）及“莱茵河-多瑙河”走廊。截至2022年，发展铁路基础设施的各个项目均在落实阶段，其中最主要的是：

- 发展索非亚铁路枢纽；
- 对索非亚—埃林-彼林铁路区段进行现代化改造；
- 发展普罗夫迪夫铁路枢纽等。

购置新机车车辆，并对既有机车车辆进行现代化改造

2022年保铁对13台机车进行了现代化改造。

发展快速和高速客运网络

保加利亚共和国既有的铁路网仅可用于快速/普快客货列车运输。

简化铁路运输跨境手续的工作

保铁采取了下列简化铁路运输跨境手续的措施：

- 向用户和运输代理商通报车辆故障原因，以避免今后类似情况的发生；
- 遵守机车车辆维修计划表，并及时供应车辆备件。及时将到达和位于国境站的单节车辆交付出口；
- 改善与相邻铁路承运人相关部门间的关系并进行信息交流，以便及时作出响应，解决在国境站接收/交付货物和车辆时出现的问题；
- 在行车管理方面加强与铁路基础设施调度指挥中心间的沟通；
- 国家铁路基础设施公司基础设施管理者积极参加双边会晤，商定每个国境口岸的列车运行时刻表，改善行车情况及简化跨境手续。

改革完善铁路运输管理体制工作

2022年，修改补充了下列法律法规：

- 《关于铁路旅客、行李和邮包运送的决定》（2001年11月19日第43号令）自2023年3

月1日起生效。修正案引入了一项规定，即铁路承运人同样有权利加入统一综合信息售票计划（欧洲议会和理事会2016年12月14日第2016/2370号条例，修改了第2012/34/EC号有关开放国内铁路旅客运输市场和管理铁路基础设施的条例）；

● 《关于开放和使用铁路基础设施的决定》（2001年6月27日第41号令）自2023年1月3日起生效。所列入的修改事项完全符合第2016/2370号条例的规定；

● 《关于确定免费和优惠乘坐铁路交通工具的团体旅客和优惠额度的决定》（部长会议2001年12月20日第295号令）自2023年1月1日起生效。决定修改了有权免费和优惠乘坐铁路交通工具的团体旅客定义，并确定了欧盟成员国或其他欧洲经济区协定参加国公民的优惠额度，即有权领取该国退休金的公民可获得铁路乘车规定运价50%的优惠。





格鲁吉亚铁路股份公司 (格铁)



货物和旅客运量

2022年，格鲁吉亚铁路运送货物1477.3万吨（是2021年的121.8%），其中国际联运货物运量1287.8万吨（是2021年的125.2%）。2022年的旅客运量为160.4669万人（是2021年的196.1%），其中国际联运量为4841.4万人（是2021年的305.1%）。

开通新的集装箱运输经路

为了进一步完善多式联运，积极开展了经巴统/波季—康斯坦察港口组织铁路轮渡运输的工作。

采用国际货约/国际货协统一运单运送货物

为采用国际货约/国际货协运单组织运送，从而简化运输流程并显著缩短货物运达时间，以及格鲁吉亚和土耳其之间国境站的列车交接时间，经过巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路线，从土耳其铁路往阿塞拜疆和哈萨克斯坦方向过境格鲁吉亚运送了2262辆货车和2863个（4424标箱）集装箱，采用国际货约/国际货协运单办理货物的总重量为75394吨。同时，作为变更国际货约和国际货协这两种运输法规（转发地—阿哈尔卡拉基车站）的铁路，为了提升过境运输的潜力，正在与铁路管理部门就适用国际货约/国际货协运单开展有针对性的工作。

开通的铁路新线

鉴于巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）铁路项目的重要性，格鲁吉亚铁路股份公司在2022年3月14日第1074号函中表示，有兴趣将阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其铁路线路组成部分的第比利斯—马拉巴达—阿哈尔卡拉基—卡尔察希铁路区段（格鲁吉亚国境/土耳其国境）列入铁组第5和第10铁路运输走廊。为研究该区段在铁组第5和第10铁路走廊中反映出的问题，提交了第比利斯—马拉布达—阿哈尔卡拉基铁路线项目技术和运营参数的信息。铁组委员会通过2022年10月21日第I-2/34/22/ZK号信函向铁组第10铁路走廊参加国寄送了铁组第10铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录草案，用于研究该走廊新线路的经路走向，以便在铁组下一届部长会议上进一步签署备忘录。

简化铁路运输跨境工作

为执行铁组运输政策和发展战略专门委员会“制定关于简化欧亚大陆国际铁路运输跨境手续的措施”专题专家会议（2022年4月19-22日，铁组委员会，视频会议）议定书第5项，提交了铁组-亚太经社会关于采用电子数据交换以协调国际铁路运输海关手续文件草案。该文件指出，目前在格鲁吉亚通过电子系统在国境/交接站对海关监管下的货物/车辆进行清关。

为简化格鲁吉亚和阿塞拜疆之间的国际铁路运输跨境物流流程，在格鲁吉亚铁路股份有限公司和阿塞拜疆铁路股份有限公司关于以电子形式交换国际铁路货运数据协定框架内，以及为建立与其他铁路管理机关信息交换的平台，以引入国际货协运单电子填写和计算系统为目标，创建了完整的国际铁路货运单据（国际货协运单）电子版。早在2017年，为改善货物运输服务和优化使用物质资源，同时也为简化与海关部门的工作流程，在本国运输中采用电子系统办理货物运输单据。就总体而言，在我们铁路上采用电子形式对海关监管下的货物/车辆运输数据进行登记和交换。



**ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ**

哈萨克斯坦铁路国有股份公司 (哈铁)



客货运量

2022年，货物周转量为2451.764亿吨公里，其中国际联运货物周转量为1569.777亿吨公里，运送货物28529.83万吨。

2022年，旅客周转量为168.862亿人公里，运送旅客1999.02万人次。

新开通的集装箱运输经路

1. 土库曼斯坦（阿卡拉站）—中国（金华站）陆路经路；
2. 哈萨克斯坦（阿拉木图）—中国（上海）；
3. 中国（重庆）—芬兰（科沃拉）经由康斯坦察港的跨里海国际运输路线；
4. 中国（西安）—土耳其（梅尔辛港）经伊朗的陆路经路；
5. 俄罗斯（契诃夫站）—印度（纳瓦舍瓦港）；
6. 哈萨克斯坦（杰特加拉站）—越南（永安站）；
7. 哈萨克斯坦（库斯塔奈站）—中国（南通站）；
8. 中国（静安站）—伊朗（朱里法站）；
9. 哈萨克斯坦（奇卡罗沃站）—中国（西安站）；
10. 阿腾科里—波季/巴统经路的定期接驳服务。

采用国际货约/国际货协统一运单开展的货物运送

2022年，使用国际货约/国际货协运单跨境哈萨克斯坦运输了3310个大吨位集装箱。

基础设施项目的现代化改造

修建多斯特克—19号会让站区段第二条线路，长度为25km；

在分界点铁列克提站、图耶莫纳克站和60号会让站各增建一条到发线路，长度分别为1123m,1183m和1193m。

延长多斯特克站六条（轨距1435mm和1520mm）到发线路；
线路大修—已修复551km线路。

购置新机车车辆

2022年，采取了下列更新机车车辆的措施，即购置：

- 机车76台；
- 货车457辆；
- 客车67辆。

发展快速和高速客运网络

为发展快速客运网络，自2012年至2022年期间购置了732辆Talgo设计速度为200km/h的旅客列车。

2022年，哈萨克斯坦的16列快速列车均已成功开行（1列国际列车和15列国内列车）。

简化铁路运输跨境手续的工作

哈萨克斯坦铁路国有股份公司正在定期开展有关简化跨境手续和加快边境检查和技术作业的工作。在国境站点运行统一机制，即所有类型的检查（边防检查、海关检查、动物检查、植物检查、放射性检查等）均在一个地方同时进行。货物接运到哈萨克斯坦境内后，途中不再进行检查，这有利于最大程度提升货物过境哈萨克斯坦的速度。

对简化海关行政手续和完善标准法律基础工作给予了高度重视：

按照临时入境公约（1990年，伊斯坦布尔）附件B.3规定的条件办理外国集装箱的进口手续，无需申报运输工具和提供担保。

为统一欧亚经济联盟地区集装箱运送条件的规定，以及最大程度简化入境条件及其运送办法，欧亚经济委员会正在积极开展修订海关法典条款的工作。

目前正在开展海关作业和其他类型的国家检查程序数字化的工作。

为简化海关管理，承运人对通过哈萨克斯坦共和国外部国境（多斯特克、阿腾科里、萨雷阿加什、阿克套港、库雷克港、博拉沙克和卡拉卡尔帕克斯坦跨国交界站）采用铁路运输进入欧亚经济联盟境内、并在运送票据内列入货物的情况向海关部门进行信息预报；并按照相关人员（代理人、收货人）的委托，按照海关过境的海关程序对货物进行申报。

在提交初步信息时，已将本国铁路承运人和海关部门的信息系统进行了整合，使用初步信息作为过境申报单的电子副本，以及自动为运入的从事国际运输的外国运输工具（车辆）进行申报。

就获取过境申报单信息的工作与海关部门进行了整合，将其中海关戳记规定范围内的数据列入到海关标记的国际货协电子运单副本中。

正在开展工作，以压缩联检部门处理运输单据的时间。

此外，为落实旅客列车国际跨境运输办法的要求，哈铁将协助边防检查部门预先向旅客解释边防检查办法的相关要求。

改革完善铁路运输管理体制工作

目前哈萨克斯坦铁路领域的改革旨在对基础设施进行现代化改造，提高效率及提高服务质量。

改革的目的在于提高哈萨克斯坦铁路系统的竞争力，将其作为连接欧亚的重点过境经路。

2022年，按国家元首指示将哈萨克斯坦铁路国有股份公司转型为国有运输物流公司。

共有七条国际运输走廊过境哈萨克斯坦。

6年来，过境哈萨克斯坦的集装箱增长了3.6倍（从2016年的24.5万标箱增长到2022年的112.92万标箱）。

采取的增长措施如下：

- 1) 保证集装箱列车的速度和运到期限（中欧方向为952公里/天）。
- 2) 稳定的运价条件。
- 3) 与合作伙伴和周边铁路机关协调工作。

同时，哈萨克斯坦正在发展混合运输。跨里海国际运输路线（TMTM）正在以铁海联运的形式积极发展。

2022年，经跨里海国际运输走廊的货运量为150万吨（较2021年增长2.5倍）。

哈萨克斯坦运输物流综合体正采取一切措施推动跨里海国际运输走廊的发展。保障了向格鲁吉亚、土耳其港口和欧洲市场方向过境和出口集装箱的运行速度、安全和具有竞争力的费率。

2022年，“北-南”国际运输走廊，尤其是经由哈萨克斯坦的东部路线迎来了新的发展动力。2022年，经由博拉沙克国境站的货运量为201.53万吨。

2023年，预计经博拉沙国境站的“北-南”国际运输走廊将额外增加100万吨的俄罗斯货运量（钾肥、高炉焦炭、集装箱货物）。

为了解决南北走廊的运营和中长期能力的问题，正与俄罗斯和土库曼斯坦的同事就哈萨克斯坦、俄罗斯、土库曼斯坦国境交接站的资产清查事宜开展联合工作。

此外，2023年已为过境俄罗斯、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。



中国国家铁路集团有限公司 (中铁)



2022年，铁路货物发送量完成279519万吨，比上年增长1.7%；货物周转量完成25716.65亿吨公里，比上年增长7%。旅客发送量完成61997万人，比上年下降42.1%；旅客周转量完成2132.29亿人公里，比上年下降37.3%。

2022年，铁路口岸共完成进出口货物运量6383万吨，比上年增长157万吨，增长2.5%。其中进口完成4743万吨，比上年减少91万吨，下降1.9%；出口完成1640万吨，比上年增长249万吨，增长17.9%。

2022年全年开行中欧班列16562列，发送161.4万标箱，比上年增长9%、10%。中欧班列历年累计开行65376列，发送604.7万标箱，通达欧洲25个国家208个城市。其中，出口采用国际货约/国际货协统一运单共办理运送1132单，经阿拉山口出境950单，经霍尔果斯出境50单，经满洲里出境132单。

此外，中国铁路还与俄铁、哈铁、蒙铁在国际铁路货物联运电子数据交换及无纸化运输方面积极开展合作，提升了口岸通关效率，为实现国际联运运单无纸化奠定了基础。





韩国铁道公社 (韩铁)



2022年韩国铁道公社（韩铁）运送旅客11.4亿人次，较2021年增运1.543亿人次（增长13.5%）。货运量为2362万吨，较去年减运315万吨（下降11.7%）。

鉴于韩国政府自2022年4月起全面解除保持社交距离措施，公司重启所有列车的售票工作，其中包括旅游列车。这使得客运量有所增加，相应地，公司收入几乎达到疫情前水平。

在报告年度内，韩铁成功进行了第一列超长集装箱列车的试运行工作，列车由50节车厢组成，总长度为777米。韩国历史上首次在京釜线（首尔—釜山经路，402.3公里）上进行超长货运列车测试，旅客列车和商务列车均在该线路运行，所以完全符合此类货物运输的条件。公司计划在2023年下半年将超长列车投入商业运营，并将努力改善铁路基础设施，可同时运营至少60辆装载了集装箱的货车。此外，2022年12月在莫斯科举行的跨欧亚运输国际协调委员会第31次全体会议上，得益于超长集装箱列车运输，公司荣获跨欧亚运输国际协调委员会“欧亚运输卓越奖”，以表彰管理创新和运输效率。

2022年，东海线韩国段的江陵至猪津段铁路已开工建设，这条铁路贯穿整个韩国东海岸。该项目旨在消除东海线韩国段（111.74公里）的缺口。项目完成后，贯穿东部地区的朝韩铁路将被重新连接，并将为韩国运输系统融入欧亚运输系统创造前景。

2022年7月，韩铁和坦桑尼亚铁路公司签署了一项为坦桑尼亚铁路轨道的运营和维护提供咨询服务的合同，合同金额为1160万美元。这开启了公司进入海外市场的历史新篇章。公司为坦桑尼亚自达累斯萨拉姆至姆万扎之间总长度为1,219公里的铁路新干线的运营维护提供咨询服务。项目工期为36个月。公司希望落实该项目将有助于进一步进入这一领域的国际市场。





拉脱维亚铁路国家股份公司 (拉铁)



指标名称	工作结果
与2021年相比货运量	1997万吨（为2021年的98.7%）
其中： 国际联运运量	1841.3万吨（为2021年的100.2%）
与2021年相比客运量	
国际联运客运量	暂停国际客运服务
采用国际货约/国际货协统一运单进行货物运输	2022年，采用统一运单运送1108.5吨货物（为2021年的165.2%）
基础设施现代化改造	2022年拉铁完成了0.575公里轨道大修和7.029公里中修。更换了7.574公里无缝钢轨，用新轨替换了3.658公里老化钢轨。更换了12组道岔。大修了4个铁路道口，并设置了1条人行横道。为5个道口配备了视频监控系統。大修了1个桥隧建筑物（加固了钢筋混凝土上部结构），5个工程开工建设，预计2023年完工。
购置新的机车车辆并对现有机车车辆进行现代化改造	购置新的机车车辆：2022年购置60台敞车。



立陶宛铁路股份公司 (立铁)



序号	客货运量指标	1月—12月		与2021年相比 (%)
		2021年	2022年	
1.	共计运送旅客, 千人次	3,483.0*	4,688.2	134.6
1.1.	包括国际旅客联运, 人次	184.8	228.1	123.4
2.	共计运送货物, 千吨	51,079.7	30,977.4	60.6
2.1.	包括国际货物联运, 吨	36,414.4	17,093.2	46.9

* 更新的数据

客运子公司立铁（客运）开展旅客运输工作，该公司2022年运送旅客470万人次，较2021年增长34.6%。在国际旅客联运方面，立铁（客运）运送旅客22.8万人次，较2021年增长23.4%。

货运子公司立铁（货运）2022年运输货物3100万吨，较2021年下降39.4%。2022年国际联运下降53.1%，达到1710万吨。

开通新的集装箱运输经路

2022年，立铁（货运）努力扩大服务范围，并开通新的通往欧洲的多式联运经路。2022年春季，从考纳斯多式联运场站到德国杜伊斯堡的定期多式联运已经开通。新的经路（考纳斯多式联运场站—杜伊斯堡—考纳斯多式联运场站）全长3040公里，列车双向开行，每周3趟，一次最多可运送36辆半挂车和集装箱。

还准备向意大利最重要的港口之一——的里雅斯特港办理定期联合运输。试运行期间，半挂车首先从考纳斯多式联运场站发往德国，再从那里运送至的里雅斯特。

基础设施现代化改造

为保证安全和连续不间断运营，立陶宛铁路集团公司（下称立铁集团）正在实施铁路基础设施改造项目/方案。

2022年，在改造铁路干线的项目框架内，修复了115.2公里铁路线。

为保证列车安全运行，落实了两个最大的桥梁改建项目：维尔纽斯—克莱佩达线路的约纳瓦铁路桥改建项目，以及拉德维利什基斯—帕盖吉艾线路的利杜韦纳伊桥大修项目。还建成了近5公里的防噪声墙。

为落实对基础设施诊断方面工作的现代化改造项目，购置了自动诊断机车车辆，车辆可检查铁路轨道状况，预先发现可能存在的故障，更有效地计划和组织维修。

购置新机车车辆，改造既有机车车辆

2022年落实了机车车辆大修项目，维修了1458辆货车，89台货运机车，还维修了44辆客运机车车辆。

发展快速和高速客运网络

2022年，继续实施波罗的海沿岸地区最大的基础设施项目—建设波罗的海铁路线。该铁路将连通波罗的海各国与欧洲主要铁路网（1435mm轨距）。

在该项目框架内，正在进行考纳斯-拉脱维亚边境铁路线的技术设计。签订了在约纳瓦建造一座横跨涅里斯河桥梁的合同。这座桥梁将是波罗的海国家最长的桥梁，长度为1.5公里。

计划到2024年底，通往帕涅韦日斯的1435 mm轨距铁路的主要建设工程将完成。波罗的海铁路线全长870公里，项目投资58亿欧元。

简化铁路运输跨境工作

立陶宛铁路股份公司不断开展简化和加快铁路运输跨境工作。与以往一样，特别重视改善铁路管理机关与边防和海关部门协作和调整作业模式等问题：商定在各国境站进行必要检查作业的技术作业时间标准；全面调查货运列车的滞留情况；对负责人进行计划内和计划外的技术培训；共同研究改善基础设施和采用电子文件流转等问题。为简化查验手续，并避免列车超出规定标准时间滞留，在机车和车辆的适当位置进行了施封；在货物实际入/出境之前向立陶宛海关部门预报货物信息；在车站内和客车车厢内播报边防和海关条例信息。

改革完善铁路运输管理体制工作

立铁集团公司是一家从事铁路客货运的国有集团公司，也是一家管理公用铁路基础设施的公司，由母公司—立陶宛铁路股份公司，及其直接和间接控制的子公司、上市公司和联营企业组成。

考虑到立铁集团在2018-2021年期间进行了组织结构调整，以及根据欧盟的要求应将承运人和基础设施管理者的活动划分给独立的法人实体，因此为提供承运人服务的公司和在竞争环境下作业创造了先决条件，并确保铁路运输市场自由化。

组织结构调整后，清晰划分了各个公司的经营活动：

- 从事商业活动的企业（该企业在竞争市场上与其他的国内外市场参与者在相同条件下经营）；
- 从事公益性活动并保障提供公益服务的企业（履行国家赋予的职能）；
- 从事其他类型活动的企业。



CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA

摩尔多瓦铁路国家企业 (摩铁)



客运量

作业指标	完成情况		
	2022年	2021年	为2021年的%
共计运送货物（干吨）， 包括：	3815.122	3317.574	114.99
—过境联运	1202.122	439.156	273.7
—出口联运	1035.521	1083.126	95.6
—进口联运	863.386	1297.805	66.5
—地方交通管内运输	714.093	497.487	143.5
共计运送旅客（千人次）， 包括：	572.194	597.6	95.7
—国际联运	27.642	111.1	24.9
—市郊运输	409.030	429.9	95.1
—地方交通管内运输	135.522	56.6	239.4

开通新的集装箱经路

2022年，摩铁未参与开通新的集装箱经路。与此同时，沿早先开通的下列集装箱经路开展了集装箱运送：

车次， 列车 名称	运行径路	列车 种类	开行 频率	集装箱 数量		2022 年较 2021 年相 比， %
				2021 年	2022 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）—别列热斯季—伊利切夫斯克/伊利切夫斯克—帕罗姆纳亚/切尔诺莫尔斯克—帕罗姆纳亚/敖德萨港/莫吉廖夫—波多利斯基/伊佐夫（乌克兰）—韦尔奇涅茨（摩尔多瓦）—温格内出口站/耶图利亚出口站/朱朱列什蒂出口站（摩尔多瓦）	集装箱 列车	视准备 情况	0	0	0%
1362/1361 “维京”号	德劳吉斯捷—肯纳（立陶宛）—古多盖—斯洛韦奇诺（白俄罗斯）—别列热斯季—伊利切夫斯克轮渡/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 背列车	视准备 情况	30	328	9%

采用国际货约/国际货协统一运单组织货物运输

采用国际货约/国际货协统一运单办理所有过境、进出口方向运输，可以减少在国境站将国际货协运单重新办理成国际货约运单和将国际货约运单重新办理成国际货协运单的程序，从

而消除之前从一套法规到另一套法规重新办理文件的时间和由此产生的财务成本。

通过减少编制、交付和办理文件的时间，以及不必对纸质文件手工录入数据简化文件流转过程，通过灵活机制获取运输过程中的信息来帮助作出有效管理的决策，提高人员工作效率，以及通过提高处理信息的可靠性来消除人为因素的重大影响，为达成上述目标，摩铁开发了一个新的电子文件流转管理软件，目前正处于实施阶段。新的软件包括客户的自动化工作站（APM）、计划部门、货物票据管理员、货运交接员和运输文件处理中心。

此外，摩铁与乌克兰铁路运输管理机关共同开发和推行一款软件，可以在国际联运中交换货物运输文件的信息。该项目的实施将减少列车在国境站的交接时间。

2022年，在摩尔多瓦境内采用国际货约/国际货协运单运送货物30115车，其中过境货物20181车，出口货物4363车，进口货物5571车。

采用国际货约/国际货协运单运送货物的主要品类为：摩尔多瓦共和国出口——小麦、大麦、玉米、油菜籽、葵花籽、糖蜜、硅酸盐水泥、轧材；摩尔多瓦共和国进口——麦芽、盐、液化石油气、汽油、柴油、燃料油、硝酸铵、黑色金属废料；过境运输——小麦、玉米、葵花籽、油饼、盐、铁矿石和精矿、树脂、液化石油气、汽油、柴油、化肥、铸铁、轧材和管材。

开通的铁路新线

2022年6月23日，以基础设施和区域发展部为代表的摩尔多瓦共和国与以基础设施部为代表的乌克兰签署了关于发展铁路领域的相互谅解备忘录。该备忘录的目的是明确摩尔多瓦和乌克兰之间关于发展铁路运输的合作原则和机制，特别是在别列津诺（乌克兰）—巴萨拉布斯卡亚（摩尔多瓦）铁路区段恢复铁路通信和铁路交通。为了加快实施该项目，恢复摩尔多瓦段（总长度1188米）的作业被列为国家重大公共工程，并已在短期内完工。

这样一来，摩尔多瓦将可以通过多瑙河畔的伊兹梅尔港进出口货物，并缓解雷尼港的拥堵。同时，乌克兰可以通过该铁路区段向摩尔多瓦和欧盟出口商品。

基础设施现代化改造

在欧洲复兴开发银行（EBRD）、欧洲投资银行（EIB）和欧盟融资的落实摩尔多瓦国家铁路重组项目工作中，2022年9月，本德尔—巴萨拉比亚斯卡—耶图利亚—朱朱列什蒂区段开始设计和施工，全长233公里。该项目的主要目标是提高通过能力、提高运行速度，从而缩短货物交付时间，使铁路基础设施的条件和特性符合欧洲标准和现有的欧洲标准化文件。该项目的实施规划了线路上部建筑和车站的重大更新改造，包括通信信号和供电系统，修复有问题的区间路基，更换道岔，关闭和拆除6个车站。该项目计划4年，完成时间为2026年。

购置新的机车车辆，对现有的机车车辆进行现代化改造

在摩尔多瓦国家铁路企业重组项目框架内，摩尔多瓦铁路公司和美国通用电气运输公司签订合同购买了12台货运机车，对巴萨拉比亚斯卡机务段进行了升级改造。

根据合同条款，机车于2020年中期抵达摩尔多瓦，所有机车根据其公布的特性和运行安全进行了全周期测试。目前，所有机车均已投入企业的生产流程，并完成了70%以上的货运周转量。

截至2022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	4586辆
客车	264辆
Д1型柴油列车	8组
Д1型机车	7台
Д1М型柴油列车	5组
ТЭ33А型内燃机车	12台
3ТЭ10М型内燃机车	52台
2ТЭ10Л型内燃机车	11台
2ТЭ10В型内燃机车	1台
2ТЭ10М型内燃机车	2台
М62型内燃机车	4台
ЧМЭ-3型调车内燃机车	65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135辆货车，段修679辆货车。

发展快速和高速客运网络

实施长期运输和物流发展战略，可以吸引外部资金优先投资铁路基础设施和机车车辆。铁路基础设施的现代化改造和购置新型机车车辆，可以将运行时速提高至100km/h，有利于提高企业的效率。

简化铁路跨境手续

摩尔多瓦共和国与邻国之间的跨境手续基于以下政府间和部门间协定：

——摩尔多瓦共和国政府和乌克兰政府关于跨越摩尔多瓦—乌克兰国境的口岸站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）；

——乌克兰国家铁路运输管理机关与摩尔多瓦铁路国家企业关于经乌克兰和摩尔多瓦共和国国境的铁路联运协定（于2000年4月27日在基希讷乌签署）；

——摩尔多瓦共和国政府和罗马尼亚政府《关于摩尔多瓦共和国和罗马尼亚公民跨境协定》（于2006年10月20日在布加勒斯特签署）；

——2013年11月12日（基辅）签署的关于修订摩尔多瓦共和国政府和乌克兰政府“有关铁路运输活动”协定（1993年3月20日）的议定书，并由摩尔多瓦共和国2014年3月14日第179号政府令批准；

——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；

——摩尔多瓦铁路国家企业与罗马尼亚国有铁路股份公司国境铁路联运协定（于2015年9月28日在布加勒斯特签署）；

——由摩尔多瓦共和国2018年8月20日第896号政府令批准的《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）。

2018年5月25日，乌克兰内阁和摩尔多瓦共和国政府《关于在乌克兰—摩尔多瓦边境联合检查站的人员、车辆、货物和物品的联合查验协定》生效，该协定规定在库丘尔甘—新萨维茨卡亚铁路边检站实行联合查验，并在库丘尔甘站实施查验流程。

2021年11月28-29日，在摩铁和乌（克）铁边境委员会会议上，摩铁向乌方通报了有关确

保耶图利亚（摩铁）—雷尼（乌〔克〕铁）—朱朱列什蒂（摩铁）区段过境列车在乌克兰境内不停留并与摩铁机车和乘务组一同运行的技术条件。

由于最近的事件，货物运输的物流发生了极大的变化。因此，根据乌克兰内阁2022年2月26日第188-P号令，临时关闭库秋尔干—诺沃萨维茨卡亚区段和斯洛比德卡—科尔巴斯那亚区段检查站。由于需将货物转运到通往欧盟国家和摩尔多瓦共和国方向的西部过境通道，在耶图里亚（摩铁）—雷尼（乌〔克〕铁）、雷尼（乌〔克〕铁）—朱朱列什蒂区段（摩铁）建立了全天候工作制度。

2022年8月22日别列津诺（乌〔克〕铁）—巴萨拉比亚斯卡（摩铁）区段铁路线重建工作结束。由摩铁、乌（克）铁与摩尔多瓦和乌克兰边防和海关部门代表组成的联合委员会决定在巴萨拉比亚斯卡站开设边防和海关联合检查站。

在2022年9月6-7日在基希讷乌举行的摩铁—乌（克）铁边境会议上指出，根据乌克兰政府与摩尔多瓦政府之间关于铁路运输活动的协议，若货车或空车从摩尔多瓦经过埃图里亚站（摩铁）不停车开往摩尔多瓦，途经雷尼站（乌〔克〕铁）抵达终点站朱朱列什蒂站（摩铁）以及返程方向，允许铁路运输在通行检查站不接受国家规定的检查。

为解决该问题，需修改摩铁和乌（克）铁边境区段牵引服务和机车及机车组工作清算协议附件1（2022年9月27日第648/2021-ЦІО号，耶图里亚—雷尼—朱朱列什蒂区段及返程方向的服务）。

乌克兰方面制定了乌克兰政府与摩尔多瓦政府间关于铁路运输活动协定的修改和补充草案，该草案已寄送乌克兰社区、领土和基础设施部，以便与中央政府有关部门商定。

改革完善铁路运输管理体制工作

为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，于2022年2月18日通过了铁路运输法。新法规部分将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。推行（签署）约束性服务合同（公共服务义务）以及铁路基础设施（MAIC）的多年期合同是提供运输服务的一个不可缺少的组成部分。该法规还对提供客运服务、赔偿服务及其他与保护消费者权利的方面作出了严格规定。提供铁路运输服务的公司必须持有许可证明、安全证书和安全许可证。

该法规自2024年起生效，但某些规范铁路客运公共服务、铁路管理功能、铁路基础设施经费划拨的条款除外。这些条款自发布之日起6个月后生效。有关涉及国家交通事故和事件调查机构的条款自其设立之日起生效。政府应在该法规公布之日起六个月内确保活动条款获得批准，并成立铁路管理委员会，将摩尔多瓦铁路国家企业重组为股份制公司。



乌兰巴托铁路股份公司 (蒙铁)



与2021年相比的货物运输和旅客运输量（国际联运量单列）

2022年，乌兰巴托铁路货运量为2770万吨（较2021年减少11.9%）。

货物周转量减少18.7%，达到149亿吨公里。

国际联运货运量：

——发往蒙古390万吨货物，包括：

从中国进口169万吨货物；

从俄罗斯进口220万吨货物。

——出口864万吨货物，包括：

出口中国842万吨货物；

出口俄罗斯22万吨货物。

——过境317万吨货物，包括：

从中国到俄罗斯107万吨货物；

从俄罗斯到中国210万吨货物。

开通新的集装箱运输经路

到2022年底经蒙古过境运送2,324列集装箱列车265,793标箱。其中包括组织中国-欧洲方向的过境集装箱列车（终点站：马拉舍维奇（波铁），科利亚季奇（白铁），敖德萨（乌[克]铁），沃萨里（芬铁）等）。

——从中国发往俄罗斯和欧洲127,018标箱；

——从俄罗斯和欧洲发往中国138,775标箱；

2022年，按照运送集装箱的数量（标箱）完成了年度计划的90.92%，按照运送货物运量（吨）完成年度计划103.01%。

2022年采用国际货约/国际货协统一运单运送货物

乌兰巴托铁路公司（蒙铁）正在开发相关软件，用于填写采用国际货约/国际货协运单办理国际联运出口货物的运单及其随附单据。

蒙铁为进口货物和过境货物办理国际货约/国际货协运单。

基础设施现代化改造

在扎门乌德2—沙金敖包站之间14.5公里长的复线建设已经完成。措莫格和埃梅尔特车站进行了改建工作。

购置新机车车辆并对现有机车车辆进行现代化改造

2022年购置3台2TЭ25KM型机车，投入货运运营。

发展快速和高速客运网络

旅客运输方面也出现增长。全年共运送旅客238万人次，较2021年增长673.2%。2022年旅客周转量增长773.7%。

简化铁路运输跨境工作

从扎门乌德车站到中国边境全长4.5公里的窄轨铁路复线建成。

改革完善铁路运输管理体制工作

为完善铁路运输管理体制，成立了信息技术服务处。成功实施引入无线电信道列车运行区间控制系统（SIRDP-E）的工作，以提高乌兰巴托铁路的运力。



俄罗斯铁路股份公司 (俄铁)



货运量

指标名称	2021年	2022年	2022年较2021年 %
货运量(百万, 吨)	1,952.5	1,886.5	-3.4
国内运输	1,162.9	1,178.8	1.4
国际联运	789.6	707.7	-10.4
包括:			
出口	506.8	448.0	-11.6
进口	243.7	215.7	-11.5
过境	39.2	43.9	12.2

集装箱运输 (千.标箱)

指标名称	2021年	2022年	2022年较2021年 %
合计(千. 标箱)	6,502.5	6,521.1	0.3
国内运输	2,467.9	2,545.5	3.1
国际联运	4,034.6	3,975.6	-1.5
包括:			
出口	1,566.4	1,504.8	-3.9
进口	1,392.3	1,625.2	16.7
中转	1,076	845.6	-21.4

客运量

到2022年底, 俄铁客运量为11.352亿人次(为2021年107.7%), 其中, 长途运输—1.083亿人次(为2021年117.8%), 市郊运输—10.269亿人次(为2021年106.8%)。

快速运输—1660万余人次(为2021年106.4%)。

与铁组成员国恢复铁路联运

到2022年底, 与下列铁组成员国进行了铁路旅客联运: 白俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古国、乌兹别克斯坦和塔吉克斯坦。

与白俄罗斯恢复铁路联运

根据俄罗斯联邦政府的命令, 依据防止新冠病毒在俄罗斯联邦境内输入和传播指挥部的报告, 从2021年2月8日起, 分阶段恢复与白俄罗斯共和国的铁路联运。

2022年与白俄罗斯铁路局联运旅客列车运行的实际情况

白铁担当—10趟:

序号	车次	经路	开行频率
1	2/1	明斯克—莫斯科	每日
2	4/3	布列斯特—莫斯科	隔日
3	28/27	布列斯特—莫斯科	每日
4	52/51	布列斯特/明斯克—圣彼得堡	每日
5	56/55	戈梅利/波洛茨克—莫斯科	每日
6	66/65	明斯克—摩尔曼斯克	每周1次
7	84/83	戈梅利/格罗德诺—圣彼得堡	每日
8	250/249	明斯克—圣彼得堡	按照日期
9	302/301	明斯克/戈梅利—阿德列尔	隔日
10	390/389	明斯克—阿纳帕	每4天1次 (2022年5月2日-9月26日期间)

俄罗斯铁路客运股份公司担当—7趟:

序号	车次	径路	开行频率
1	7/8	莫斯科—布列斯特	隔日
2	30/29	加里宁格勒—莫斯科	每日
3	80/79	加里宁格勒—圣彼得堡	每周4次
4	148/147	加里宁格勒—莫斯科	每周3次 (按俄铁单独指令开始)
5	360/359	加里宁格勒—阿德列尔	隔日
6	717/718	莫斯科—明斯克	每日 (“雨燕号” 列车—10节车厢)
7	721/722	莫斯科—明斯克	每日 (“雨燕号” 列车—10节车厢)

与哈萨克斯坦恢复铁路联运

自2022年4月22日起沿阿特劳—阿斯特拉罕（哈铁）—阿特劳经路开行第625/624次列车，隔日运行。

自2022年6月起恢复哈萨克斯坦铁路国家股份公司的列车运行：

沿卡拉干达—鄂木斯克经路第145/146次列车每周2次（周二、五）开行，自2022年6月3日起卡拉干达始发；

沿阿拉木图—喀山经路第113/114次列车每周1次（周一）开行，自2022年6月6日起阿拉木图始发；

沿卡拉干达—萨马拉经路第84/83次列车隔日（双日），自2022年6月8日起卡拉干达始发。

与蒙古国恢复铁路联运

自2022年4月29日起恢复沿伊尔库茨克—乌兰巴托经路第306/305次俄铁客运股份有限公司和乌兰巴托铁路股份公司担当列车（每周1次周五开行）。

与吉尔吉斯斯坦恢复铁路联运

自2022年6月起恢复吉尔吉斯斯坦国有铁路公司以下列车运行：

沿比什凯克—舒经路第305/306次列车，至喀山后编入沿阿拉木图—喀山第113/114次列车编组，每周1次，自2022年6月6日起每周一比什凯克发车；

沿比什凯克—萨马拉第17/18次列车，每周2次，自2022年6月8日起每周三、五比什凯克发车；

沿比什凯克—新西伯利亚经路第385/386次列车，开行频率每8天1次，自2022年6月9日起比什凯克始发；

与乌兹别克斯坦恢复铁路联运

自2022年6月起恢复乌兹别克斯坦铁路股份公司以下列车运行：

沿塔什干—萨马拉经路第5/6次列车，每周1次，自2022年6月23日起每周四塔什干发车。

沿塔什干—伏尔加格勒经路第323/324次列车，每周1次，自2022年6月25日起每周六塔什干发车。

与塔吉克斯坦恢复铁路联运

自2022年8月起恢复和塔吉克斯坦之间以下列车运行：

沿库利亚布—伏尔加格勒第319/320次列车，自2022年8月16日起每周二库利亚布发车；

沿杜尚别—伏尔加格勒经路第329/330次列车，自2022年8月27日起每周六杜尚别发车；

沿苦盏—伏尔加格勒经路第359/360次列车，自2022年9月7日起每周三苦盏发车。

与铁组成员国的直通联运客运量2022年较2021年相比（人次）

运输	2021年	2022年	2022年为2021年的百分比
铁组成员国	143,863.4	27,308.12	189.8 %

包括与相关国家之间（人次）

运输方向	2021年	2022年	2022年为2021年的百分比
阿塞拜疆			
白俄罗斯	1,427,525	2,459,887	172.3
哈萨克斯坦		154,353	
吉尔吉斯斯坦		8,895	
拉脱维亚			
立陶宛			
摩尔多瓦			
蒙古国*		20,634	
塔吉克斯坦		15,182	
乌兹别克斯坦	11,109	71,861	646.9
爱沙尼亚			

*由俄铁客运股份有限公司和乌兰巴托铁路股份公司担当。

莫斯科-明斯克-莫斯科“燕子”号动车组快速直通联运客运量 (2021年, 人次)

月份	旅客人数
4月	673
5月	42,095
6月	41,110
7月	42,290
8月	42,117
9月	52,550
10月	50,044
11月	45,708
12月	49,474
合计:	366,061

莫斯科-明斯克-莫斯科“燕子”号动车组快速直通联运客运量 (2022年, 人次)

月份	旅客人数
1月	55,205
2月	39,175
3月	44,342
4月	45,057
5月	55,787
6月	65,596
7月	78,318
8月	77,859
9月	64,724
10月	56,721
11月	49,195
12月	50,668
合计:	682,647

独联体和波罗的海国家在俄罗斯境内运输客运量 (人次)

2021年	2022年	2022年为2021年的百分比
634,687	1,443,200	227.4

2022年独联体和波罗的海国家在俄罗斯境内运输客运量较2021年增长了127.4%，达到1,443,200人次。

境内运输客运量 (人次)

2021年	2022年	2022年为2021年的百分比
7,9254,576	92,324,933	116.5

到2022年底俄铁客运股份公司担当德列车在俄罗斯境内完成的客运量较2021年增长了16.5%，达到92,324,933人次。

关于发展集装箱货物混合运输、联合运输和多式联运的活动信息新集装箱经路

2022年集装箱运送量完成652.11万标箱，同比增长0.3%。

其中，国内运输量增长3%（运送254.55万标箱）；进口运输量增长17%（运送162.52万标箱）；过境运输量下降21%（运送84.56万标箱，未计算按照新物流方案从欧洲运送到中国的空集装箱）；出口运输量完成150.48万标箱，同比减运6.16万标箱，下降4%。

重集装箱运输量增长0.4%，增运1.81万标箱（运送465.99万标箱）；重箱占集装箱运输总量的71.5%（较2021年增长0.1%）。

集装箱列车运输仍是需求最大、最具吸引力的集装箱运输方式。

2022年，通过集装箱列车运送了436.1万标箱，同比减少2.4%，减运105.1万标箱。直达运输份额为66.9%，同比下降1.8%。重集装箱直达运输份额为78.2%（运送364.26万标箱），与上年持平。

利用俄罗斯、哈萨克斯坦、土库曼斯坦、伊朗和印度的交通基础设施，会同俄铁物流股份公司组织了首列沿“北—南”陆路走廊东部支线从俄罗斯发往印度的满长集装箱列车。

去年，发送了4列出口货物列车。

在开发“北—南”国际运输走廊东部经路货运场站时，正在开展吸引运量和进口货物运输的工作。

7月19日，搭载43节印度拼箱货物的集装箱列车从伊朗阿巴斯港出发。列车于8月14日到达莫斯科铁路局沃尔西诺站（自伊朗阿巴斯港出发，走行26天）。

自2022年5月起，开发了从高尔基铁路局下诺夫哥罗德站发往越南的轻型卡车（GAZelle NEXT）车辆组件的运输。2022年共发送22列集装箱列车。

2022年，从白俄罗斯卡利-1（Kaliy I）、卡利-3（Kaliy III）、卡利-4（Kaliy IV）、布鲁兹吉、穆利亚罗夫卡站发出，经克拉斯诺耶铁路口岸，后经格罗迭科沃、后贝加尔、纳乌什基、多斯特克、阿腾科里等铁路口岸，发往中国的钾肥过境运输得到大力发展。

2022年发送了670列载有钾肥的集装箱列车，运送了约8.3万集装箱。

与中国的货物运输达到历史最高水平，全年累计完成运量1.23亿吨，较上年增长26%，较2019年增长38%。

2022年12月，在国际货物联运中开展了联合运邮。

12月22日，货物从中国空运至蒙古乌兰巴托机场，随后按照邮政包裹换装至5个大吨位集装箱，12月23日由公路运送至乌兰巴托铁路站。12月24日，货物被装载到集装箱平车，通过集装箱班列运送至东西伯利亚铁路局纳乌什基站并摘车。12月25日车辆编入集装箱班列，运送至高尔基铁路局尤季诺站。

目前，驮背运输作为发展多式联运的载体之一，在俄铁路网继续快速发展，公路与铁路两种运输方式的合作，能够为顾客提供商业灵活性并缩短送达时间。

2022年，驮背运输总量为1286车，是上年同期的1.8倍（2021年运输718车），其中沿以下环形经路运送：

——北方铁路局的普里沃尔日耶—索斯诺戈尔斯克—乌辛斯克—沃尔库塔经路运送681车，是上年同期的2.7倍。发展这一方向的驮背运输有利于提高无定期公路运输的极北地区的通达性。

——莫斯科—乌苏里斯克—莫斯科经路装车456辆，是上年同期的1.8倍。在该方向的货运快车服务中，采用将单节车辆和驮背车组编入集装箱列车的技术，大幅缩短了交付时间，从而保证了驮背运输相较于公路运输的竞争力。

2021-2022年，俄铁路网驮背运输的发展呈现积极态势，解决了一系列技术、信息和法律难题，包括保证驮背运输发展最重要的因素—加快交付。在该方向的货运快车服务中，采用将单节车辆和驮背车组编入集装箱列车的技术，大幅缩短了交付时间，降低了车辆运转周期，保障了驮背运输服务相较于公路运输的竞争力。

进一步发展驮背运输服务的主要任务是组织加快驮背列车的定期运转。

2022年7月，第一列驮背列车沿莫斯科—新西伯利亚—莫斯科经路发车，该列车全部由型号为13-6989的驮背平车（PFKO快运公司）组成，装载着Delko运输公司的半挂车。为该列车制定了专门的运行时刻表，根据时间表，在途时间为3.5天。返程时，列车装载着重半挂车，在途时间约为4天。

这种运输方式为发货人带来了一系列好处，包括确保根据制定的时刻表保证货物交付时间，为各种运输方式建立“直通”物流流程，并从中获取相应的经济效益。同时，这种技术还为汽车运输公司提供了优化和保持自身资源的机会。

此外，规模化的驮背运输有利于：

- 保证该国公路网质量差、但铁路基础设施发达的偏远地区的通达性；
- 缩短俄罗斯联邦边境海关检查站的通关时间；
- 减少二氧化碳排放，从而减轻环境污染；
- 降低路基磨损，减少涉及重型车辆运输的道路交通事故。

开通的铁路新线

根据2022年的工作结果，已建成并投入运营的铁路线总长202公里，其中：11公里—新铁路线，从谢列梅捷沃机场站至莫斯科铁路局谢列梅捷沃停车点；191公里—铁路网各区段增修正线（东部地区137公里，中央交通枢纽39公里，西北区域15公里）。

既有铁路线、区段、车站、铁路基础设施现代化改造

2022年，为提高竞争力，吸引客流，使基础设施与新型机车车辆的能力相匹配，在俄铁路网发展快速和高速运输工作中，开展了各种类型的维修：

——更新了4816.4公里铁路；

——更换了2235个道岔；

——完成了236个电气集中道岔、74.5公里自动闭塞、785.6公里调度监控及事故诊断设施的现代化改造。

购置新机车车辆，改造现有机车车辆

2022年，对车辆进行了大修，包括根据个性化设计对旅游列车进行了现代化改造：将包房式客车改装成车厢式“酒吧”、“淋浴间”和“圣诞老人列车”流动展览的“童话村”；在“乌拉尔快车”上设置了“贵宾间”、“特等间”、“酒吧”和“餐厅”；在旅游列车“鲁斯克阿拉快车”餐车中设贵宾区，车厢中设“食堂”和“定时开放餐厅”。

此外，将5辆包房式车改造为可运送轿车的车辆。为实现“餐饮概念”，5节车厢餐厅均配备了厨房设备。

根据2022年工作结果，全面完成了新机车车辆的采购计划：电动车组、内燃动车组、机车（货运和客运电力机车，货运、客运和调车内燃机车）、双层和单层车辆。

发展快速和高速客运的完成情况

2022年，在实施俄罗斯2036年前快速和高速铁路运输规划中，继续沿莫斯科—雅罗斯拉夫尔、莫斯科—布良斯克、莫斯科—别尔哥罗德、新西伯利亚—新库兹涅佐夫、新西伯利亚—克麦罗沃/托木斯克、新西伯利亚—巴尔瑙尔、叶卡捷琳堡—车里雅宾斯克等区段实施快速旅客和货物运输。

2024年前重大基础设施改扩建综合规划《发展高速铁路干线》联邦项目规定了莫斯科—圣彼得堡高速铁路干线的建设。

在建设俄罗斯高速动车并于2028年投运的项目中，组织了与生产厂家制定和签署样品制造合同的工作。

关于简化国际铁路跨境运输问题的信息（采用电子数据交换）

电子数据交换通过预先提供电子版信息，提前向海关部门通报计划过境的货物，为货物过境提供了便利。

俄铁和铁组各铁路合作实施国际铁路货运信息保障项目，旨在实时交换用于铁路运输进出口货物的UN/EDIFACT国际运输和商业标准文件数据。

国际货运中的电子协作，根据签订的《电子数据交换协定》（下称《EDI协定》）进行。

目前，俄铁与铁组成员阿塞拜疆、白俄罗斯、哈萨克斯坦、中国、吉尔吉斯斯坦、拉脱维亚、立陶宛、爱沙尼亚、波兰、蒙古的铁路承运人签订并实施EDI双边协议。

目前正开展与乌（兹）铁（乌兹别克斯坦）签订EDI协议的工作。

2022年11月，吉尔吉斯斯坦国有铁路公司已在工业运行模式下完成了与俄铁交换《国际货协》运单电子数据软件的连接，并传输电子数据。目前吉尔吉斯斯坦国有铁路公司正采取措施将软件转为自动化模式。

俄铁向EDI合作伙伴发送所有出口（过境）运输的电子数据。

采用国际货约/国际货协统一运单开展货运组织工作

2022年，俄铁采用国际货约/国际货协运单运送货物5316批（集装箱和整车），其中包括12125集装箱，其中：

出口运输——2565批；
进口运输——717批；
过境运输——2034批。

2022年，采用国际货约/国际货协运单办理进出口运输主要涉及捷克共和国、德意志联邦共和国、罗马尼亚和斯洛伐克共和国。

采用国际货约/国际货协运单办理的过境货物运输中包括中德联运。

俄铁采用国际货约/国际货协运单运送货物的主要品类为：化学制剂和纯碱、金属制品、其他货物和拼箱货物、机械和设备、小汽车、纸、有色金属及其制品、百货、其他食品、黑色金属、化肥、建材、工业原料和成型材料、泥炭和泥炭制品、金属构建、石油及石油产品、农业机械、有色矿石和硫磺原料、耐火材料等。

铁路行业改革工作

国家战略规划的法律框架由联邦法《俄罗斯联邦战略规划》、俄罗斯联邦总统令《关于确立俄联邦战略规划领域国家政策基本原则》及一系列其他文件规定。

目前，铁路行业的主要导向性战略文件是：

- 俄罗斯联邦总统令《俄罗斯国家的发展目标和战略任务》；
- 《俄罗斯联邦2025年前空间发展战略》；
- 《俄罗斯联邦2030年前运输战略及2035年前时期预测》；
- 《2024年前重大基础设施改扩建综合计划》；
- 《俄铁2025年前长期发展纲要》；
- 《俄罗斯联邦国家运输系统发展纲要》。

同时，《俄罗斯联邦2030年前运输战略及2035年前时期预测》确定了包括铁路行业在内的运输系统发展的主要方向。

战略规定了以下2023年前运输系统长期发展目标和2025年前时期预测的落实：

- 增加各地区的互联互通和运输便利性；
- 促进人口流动和发展国内旅游业；
- 提高货物过境量和速度，发展多式联运物流技术；
- 行业向数字化和低碳化转型，加快应用新技术。

交通运输战略旨在提前满足运输综合体主要用户和消费者的期望。

总体而言，俄罗斯铁路在2003-2015年间完成了主要结构性改革。

2015年，铁路运输结构性改革基本完成，落实了2015年前铁路货运市场的宗旨模型。

大多数专家认为，现在需要的只是对已形成的运输服务市场的某些要素进行微调，使其适应不断变化的经济运行环境，并平衡市场各参与者群体的利益。

完善铁路运输管理体制

为完善公司管理体系和实践，俄铁于2022年对公司进行了结构性改革，成立了公司管理部。俄铁董事会批准了《俄罗斯铁路股份公司管理准则》。俄铁继续推进优化公司结构的工作，包括按活动方向设立子公司。



罗马尼亚国有铁路股份公司 (罗铁)



2022年,罗马尼亚铁路旅客联运(列车周转量)为5855.1万列车公里,为2021年的106.06%;货物联运(列车周转量)为2241.8万列车公里,为2021年的100.82%。

2022年和2021年国际旅客运输总量如下:

	旅客发送量		人公里	
	2021年	2022年	2021年	2022年
国际联运	101864	302072	32205604	93702443

铁路基础设施现代化改造:

2022年期间,罗马尼亚国有铁路股份公司继续开展各个项目,以便修复铁路线路、现代化改造电气集中联锁系统、安全系统和ERTMS控制系统、修复各类桥梁和隧道。这些项目由欧盟“大型基础设施”(POIM)工程计划/“欧洲互联互通”机制(Connecting Europe Facility - CEF)拨款,由罗马尼亚国家复苏和发展(PNRR)基金,以及罗马尼亚国家预算通过交通和基础设施部提供资金支持。

1. 与邻国陆上或海上跨境连接的TEN—T主要网络中处于准备或实施阶段的铁路基础设施修复/现代化改造项目如下

→克鲁日·纳波卡—奥拉迪亚—比霍尔主教区—匈牙利/罗马尼亚国境: 2022年第4季度,签订四组设计和施工合同。

→卡兰斯贝什—蒂米什瓦拉—阿拉德: 2022年第4季度签订三组设计和施工合同(第2组卢果什—蒂米什瓦拉东,第3组蒂米什瓦拉东—罗纳兹·特里阿什编组站、第4组罗纳兹·特里阿什编组站—阿拉德和阿拉德诺—格罗戈维兹); 第1组卡兰斯贝什—卢果什正在招标。

→维修工程“快速取胜”项目—消除速度限制以恢复线上建筑的技术参数的工作: 蒂米什瓦拉铁路区段(5组),布加勒斯特铁路区段(4组),克拉约瓦铁路区段(26组),布拉索夫铁路区段(17组),克鲁日铁路区段(47组)和格拉兹铁路区段(6组)签订合同; 布加勒斯特铁路区段(11组),克鲁日铁路区段(2组),布拉索夫铁路区段(4组),雅西铁路区段(10个合同)正在招标;

→布加勒斯特北部—日拉瓦—朱尔朱北—朱尔朱北(国境): 第1组设计和施工合同正在执行阶段: 恢复维德拉和科马纳之间阿尔杰什河铁路桥; 第2组布加勒斯特北部—日拉瓦—朱尔朱北—朱尔朱北(国境)区段铁路线路的现代化改造正在执行阶段。

→罗曼—雅西—罗马尼亚/摩尔多瓦国境和帕斯卡尼—德梅内斯蒂—维克尚—罗马尼亚/乌克兰国境: 铁路基础设施改造的可行性研究正在进行; 德梅内斯蒂—维克尚—乌克兰/罗马尼亚国境: 铁路基础设施可行性研究已经完成。

→蒂米什瓦拉—斯塔莫拉·莫拉维察—罗马尼亚/塞尔维亚国境铁路线的现代化改造: 在雷西察市的推动下,正在对雷西察北—蒂米什瓦拉北的铁路基础设施进行修复/现代化改造的可行性研究,其中一条支线沃伊捷尼—斯塔莫拉·莫拉维察—罗马尼亚/塞尔维亚国境,有两个单独的报告: 雷西卡北—沃伊捷尼铁路基础设施现代化改造预可行性研究报告,和蒂米什瓦拉北—斯塔莫拉·莫拉维察—国境铁路基础设施修复/现代化改造预可行性研究报告。

→克拉约瓦—卡拉法特/戈伦茨—罗马尼亚/保加利亚国境的铁路线修复: 投资目的获得CEF批准,申请正在准备中。

→康斯坦察港铁路基础设施现代化改造: 康斯坦察港铁路基础设施现代化改造可行性研究已经完成,投资目的已获批准; 向CEF提交了第一阶段的资金申请。

→朱尔朱北—友谊桥（罗马尼亚/保加利亚国境）—鲁塞铁路线电气化：2022年，罗铁与保铁（基础设施）、罗马尼亚和保加利亚相关部门的代表就确定铁路线（11.345公里）电气化改造可行性研究的资金来源进行了正式讨论，建议列入CEF运输计划和2021-2027年罗马尼亚—保加利亚跨境合作计划。这些欧洲筹资机制有助于通过伙伴关系推动落实该跨境项目。

2. 罗马尼亚国有铁路股份公司其他投资项目如下:

→修复国境线—库尔蒂奇—锡梅里亚铁路线路，该铁路线路为泛欧4号走廊的一部分，用于开行最高时速160公里的旅客列车和最高时速120公里的货运列车，第2区段：伊尔特乌—古拉萨达和第3区段：古拉萨达—锡梅里亚。

进度:

- 2a分段：614公里—贝尔扎瓦Y地点（79.85%）；
- 2b分段：贝尔扎瓦Y地点—伊尔杰乌Y地点（82.44%）；
- 2c分段：伊尔杰乌Y地点—古拉萨达（58.85%）；
- 第3区段：古拉萨达—锡梅里亚（70.90%）。

→修复布拉索夫—锡梅里亚铁路线路。该铁路线路作为泛欧4号走廊的一部分，用于保证开行最高时速160公里的旅客列车和最高时速120公里的货运列车，科什拉留—锡梅里亚区段。

进度:

● 下温楚—科什拉留区段工作已完成，对科什拉留—锡梅里亚区段进行了最终验收，现处于保修期；

● 安装信号设备、ERTMS（欧洲列车控制系统）。合同正在执行阶段，完成了97.2%，处于验收测试阶段。

→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，锡吉什瓦拉—科什拉留区段。

进度:

● 锡吉什瓦拉—阿采尔区段工作已完成，对阿采尔—米科萨萨区段和米科萨萨—科什拉留区段进行了最终验收，现处于保修期。

● 安装信号设备、ERTMS（欧洲列车控制系统）。合同正在执行阶段，完成了98.6%。处于验收测试阶段。

→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18.28%。

→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13.50%。

→蒂米什瓦拉地区铁路分公司—桥梁、小型桥梁和铁路隧道的修复工作。

进度：施工合同正在执行阶段，完成了95.97%。

→克鲁日地区铁路分公司—桥梁、小型桥梁和铁路隧道的修复工作。

进度：第4组—1座桥梁和2座小型桥梁，完成了100%。

→ 克拉约瓦地区铁路分公司——桥梁、小型桥梁和铁路隧道的修复工作。

进度：

● 第1组—完成了100%，3个项目完成并竣工验收，2个项目已经验收，2022年12月12日完成1个桥梁验收。

● 第2组—完成了100%，2021年进行了最终验收；

● 第3组—完成了95.5%，2021年7个项目进行了竣工验收，3个项目正在进行。296 km +035m处小型桥梁施工正在进行。

简化跨境工作

作为铁路基础设施管理部门，罗马尼亚国有铁路股份公司采取了以下简化跨境的措施：

——库尔蒂奇—廖科什哈孜、叶比思科比亚·比霍尔—比哈尔克列斯捷什，朱尔朱北—鲁塞和维丁—果列茨国境站间采用信息系统，使得罗马尼亚与邻国（匈牙利和保加利亚）车站值班员间能够自由咨询和提供信息，以此解决语言障碍；

——罗铁（罗马尼亚）和匈铁（匈牙利）铁路网间使用IMMCOM信息应用程序，并且由于铁路基础设施管理人和铁路承运人之间的紧密协作，优化了货物列车在国境站停留的平均时间。





斯洛伐克共和国铁路 (斯铁)



2022年货运量指标 (相较于2021年)

年份/吨	国内运输	国际运输	合计
2022*	3 614 954	25 241 290	28 856 244
2021	3 569 665	27 815 278	31 384 943

* 2022年数据系初步统计数据，官方数据将于2023年3月初公布

2022年客运量指标 (相较于2021年)

年份	国内运量, 人	国际运量, 人	较2021年增减百分比
2022	3,614,954	25,241,290	+43.8%
2021	67,118,167	27,815,278	
年份	百万人公里	百万人公里	较2021年增减百分比
2022	3226.97	270.28	+227.12%
2021	1966.15	119.00	

新开通的集装箱运输经路

2022年未开通新的集装箱运输经路：

- 韦利卡伊达—汉堡，经马季奥夫采国境站从乌克兰运送玉米；
- 乌克兰—多布拉集装箱场站（集装箱换装）—里耶卡（克罗地亚）及反方向，从乌克兰运送谷物油和植物油；
- 乌克兰—多布拉集装箱场站（集装箱换装）—的里雅斯特（意大利）及反方向，从乌克兰运送谷物油和植物油。

这些运输业务均是由于在乌克兰的军事行动和敖德萨港封锁而产生的。此外，还有从白俄罗斯进口胶粘剂经由谢米亚努夫卡—兹沃伦的运输。

采用国际货约/国际货协统一运单开展的货物运送

2022年，斯铁货运公司采用国际货约/国际货协运单运送了2036辆整车和116个集装箱。未采用国际货约/国际货协运单办理出口运输。所有出口货物均直接采用国际货协运单办理运输。进口运输了939辆整车和110个集装箱。主要运量是来自乌克兰的化学品、建筑材料和石油产品。过境运输了1097辆整车和6个集装箱。过境货物主要从乌克兰和波兰运往捷克和德国，以及回程运往乌克兰的货物。

基础设施现代化改造

- 对普霍夫—日利纳铁路线路进行现代化改造，将线路速度提高到160公里/小时，第1阶段（普霍夫—波瓦日斯卡-杰普拉）；
- 改造日利纳捷普利奇卡编组站及日利纳枢纽的铁路配套基础设施，第1阶段：正在施工；
- 对瓦赫—瓦林—斯特雷奇诺区段进行现代化改造（第1段）；
- 走廊的现代化改造：斯洛伐克、捷克国境—恰德察—基苏察河畔克拉斯诺（附近），铁路线路：斯夫尔奇诺维茨—斯洛伐克、捷克境区段（B段）；
- 对日利纳—科希策线路、利普托夫斯基·米库拉什—波普拉德（附近）区段进行现代化改造，第1阶段（波普拉德—卢奇夫纳）；
- 现代化改造斯洛伐克、捷克国境—德文斯卡新村（A建筑）铁路线路的两个区段；
- 斯铁新扎姆基—斯铁帕拉里科沃：现代化改造第1和第2号轨道；
- 电气化改造科希策附近加尼斯卡—博德瓦河畔摩尔达瓦铁路线路；
- 特雷比绍夫客运综合场站：施工；
- 斯铁克拉里奥瓦内—斯铁卢博赫尼亚：改造第1和第2号轨道。

购置新机车车辆，对现有机车车辆进行现代化改造

货运车辆的改造计划

通过重新装配LL型闸瓦钎将货车改装成无噪音车辆。斯铁货运公司7-16年车龄的自备车被改装成了具有合成闸瓦钎或LL型闸瓦钎的车辆。2021年，成功完成了对2050辆车重新装配LL型闸瓦钎的项目。2022-2023年，将参与欧盟第二个关于对2819辆车重新装配LL型闸瓦钎的项目。截至2022年底，共将斯铁（货运）维修部的5406辆货车重新装配了LL和K型闸瓦钎。

在车辆上安装GPS。为提高灵活性、完善运行图的编制、做好定期技术维护计划，到2022年底，斯铁（货运）公司已为6000辆货车配备了GPS传感器。

牵引机车的改造计划

在131台机车上安装了摄像头录像系统。

在2023 -2024年期间，将20台742系列的机车改造为742.71系列。

简化铁路运输跨境工作

2022年，斯铁（货运）进行了下列简化铁路运输过境工作：

——更新列车乘务组用于列车作业和有效管理列车在斯洛伐克铁路基础设施上运行的移动应用程序；

——采用具有统一补充证书和驾驶执照的欧洲识别号码处理功能的应用程序；

——在多布拉多式联运场站的货物装卸点用于跟踪多式运输单位（ITU）功能的应用程序；

——研制与国际货协中文运单相关功能的应用程序；

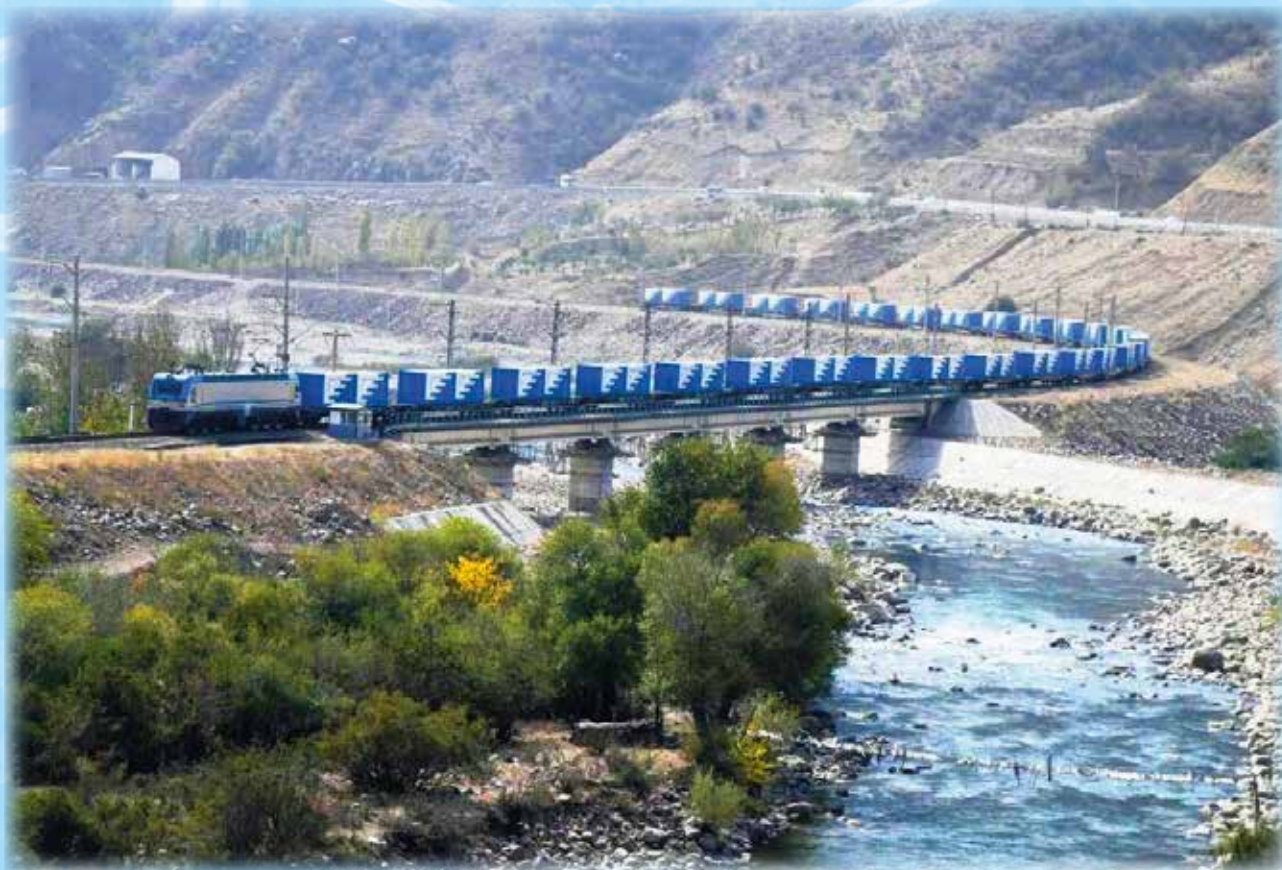
——管理特殊运输需求支持系统的应用程序；

——在欧洲铁路货运电子信息交换系统（ORFEUS）（交换国际货约运单数据）中用于发送货物的电子运单联络/通信的应用程序。





乌兹别克斯坦铁路股份公司 (乌[兹]铁)



客货运量

2021年客运周转量为31.30153亿人公里，2022年——35.49261亿人公里，为2021年的113.4%，其中：

直通联运1969万人次，客运周转量为1.15703亿人公里（增长587.6%）。

2021年，运输旅客796.82万人次，2022年913.93万人次（增长114.7%），其中：

直通客联运1.9259万人次，客运周转量为20.4634万人公里（增长9%）。

2021年和2022年集装箱货物运输量

№	类型	集装箱运输（标箱）		货重，吨	
		2021年	2022年	2021年	2022年
1	进口	104545	116045	2197896	2487770
2	出口	79512	85465	1927743	
3	过境	9651	9249	191009	172963

新开通的集装箱运输经路

2022年，为发展中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—阿富汗多式联运走廊，启动集装箱列车试点项目，开通了“喀什—奥什—安集延—加拉巴—海拉顿”新经路。2022年沿该经路开行了2列集装箱列车。

顺号	列车数量（列）		集装箱数量（标箱）	
	2021年	2022年	2021年	2022年
抵达	754	697	48492	43817
发运	174	217	9706	12212

采用国际货协/国际货约统一运单

目前，乌兹别克斯坦铁路股份公司未采用国际货协/国际货约运单办理运输。

开通的铁路新线

2022年，浩罕铁路局辖区建成并投入使用乌伊奇—137会让站（梅赫诺特波德）—哈库洛波德的绕行线路，因此关闭了乌伊奇—乌其库尔干区段，开通了新的会让站梅赫诺特波德。

自2022年2月20日起，布哈拉铁路局已经建成3个新的会让站并投入运行：

- 在3916km的马里科波德站；
- 在3935km的埃罗波德站；
- 在3953km的阿季佐波德站。

基础设施现代化改造

- 已完成全长149km的马洛卡恩德—纳沃伊铁路线的电气化改造；
- 开展全长180km的铁路线现代化改造。

2022年购置新车辆和现有车辆现代化改造

- 修复各类货车1216辆；
- 修复机车48台；
- 生产各类货车414辆；
- 购置新的电力机车组13台，其中包括9台货运机车和3台客运机车。

发展快速和高速客运服务

2022年，乌兹别克斯坦铁路股份公司在塔什干—撒马尔罕—卡尔希—塔什干—沙赫里萨布兹、塔什干—撒马尔罕—布哈拉—塔什干线路运送旅客969498人，比2021年运送旅客增加169247人。



爱沙尼亚铁路股份公司 (爱铁)



2022年，运输783万吨货物，较2021年减少38.6%。国际联运运输货物523万吨，较2021年减少52.3%。

2022年运输旅客713万人次，较2021年增加17.3%，客运周转量38230万人公里，较2021年增加44.1%；

未开行国际（直通）旅客联运（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。

2022年下半年开通2条新集装箱列车经路：

——爱沙尼亚 - 俄罗斯（帕尔迪斯基/穆加 - 纳尔瓦 - 布朗卡/舒沙雷）；

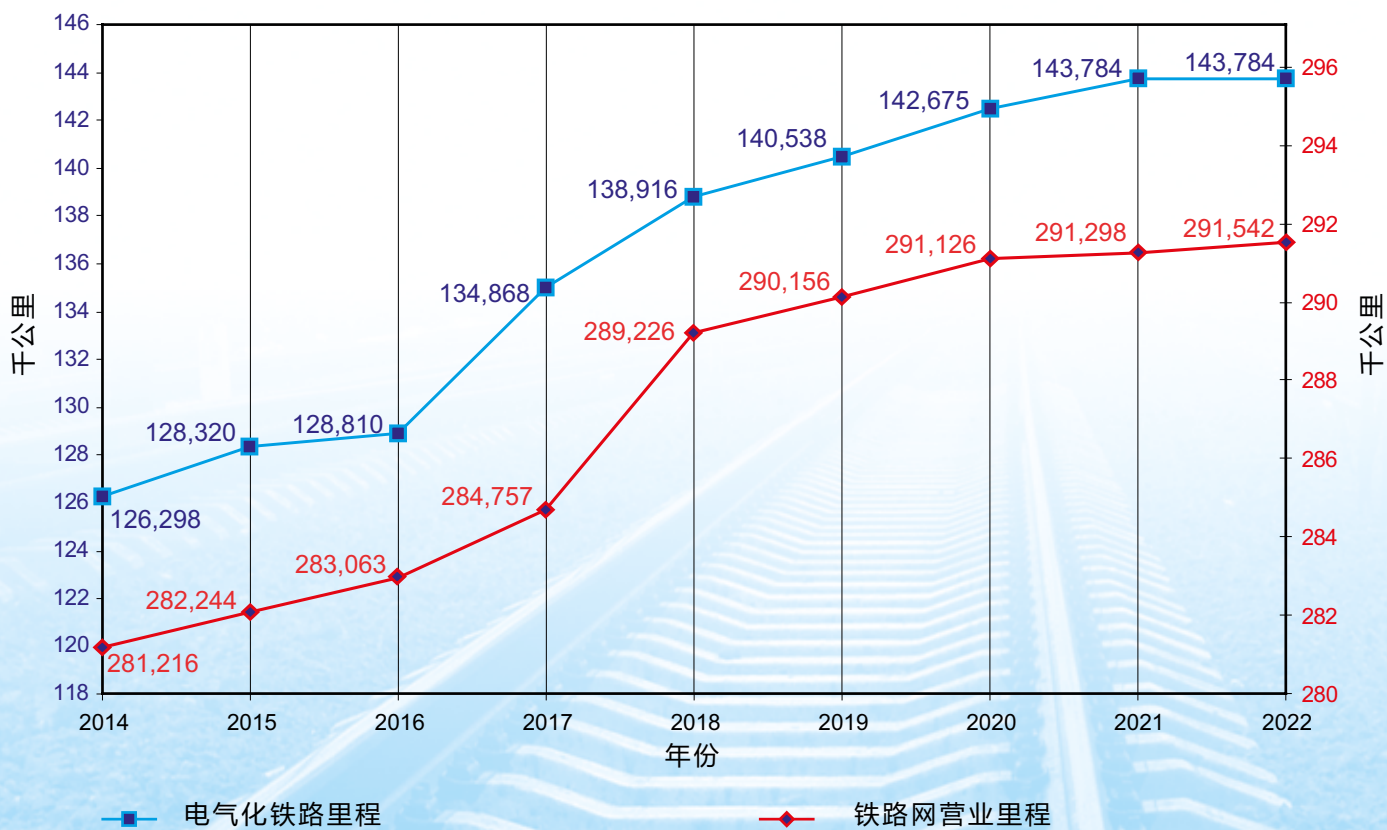
——爱沙尼亚 - 俄罗斯（帕尔迪斯基/穆加 - 纳尔瓦 - 皮特基亚兰塔）。



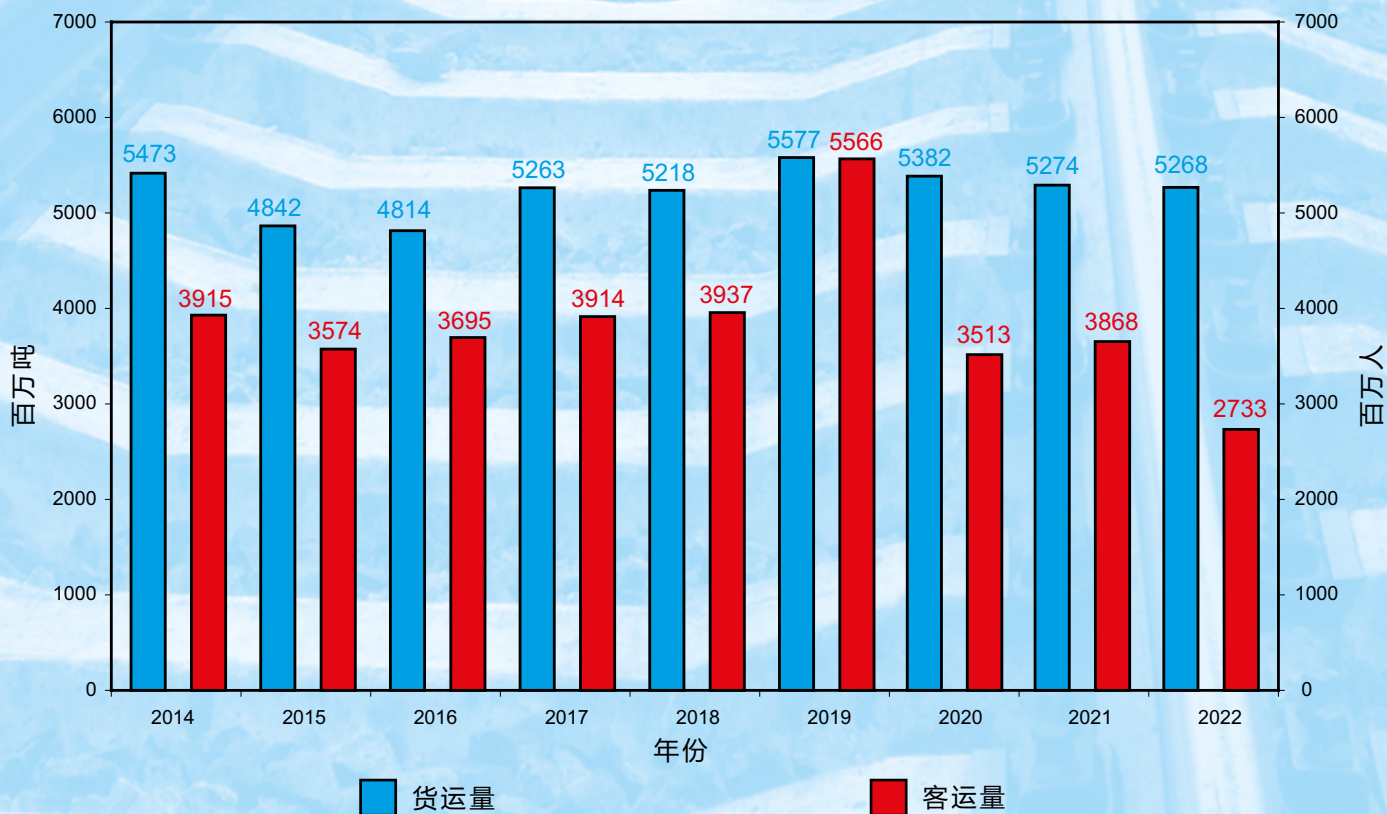
铁组成员参加铁组范围内现行协定和协约的参考资料 (截至2023年3月9日)

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 协议	国际 货价 协议	统 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
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	阿塞拜疆共和国	阿(塞)铁	是	是	否	是	是	否	否	是	否
2	阿富汗伊斯兰共和国	阿(富)铁	是	是	否	否	否	否	否	否	否
3	阿尔巴尼亚共和国		是	是	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
5	保加利亚共和国	保铁(控股)	是	是	否	否	是	否	是	是	是
6	匈牙利	匈铁	否	是	否	否	否	否	是	是	是
7	越南社会主义共和国	越铁	是	是	是	否	是	否	否	是	否
8	格鲁吉亚	格铁	是	是	否	是	是	否	否	是	否
9	伊朗伊斯兰共和国	伊铁	否	是	否	否	否	是	是	否	否
10	哈萨克斯坦共和国	哈铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
11	中华人民共和国	中铁	是	是	是	否	是	是	是	是	是
12	朝鲜民主主义人民共和国	朝铁	是	是	是	否	是	是	是	是	否
13	老挝人民民主共和国		是	是	否	否	否	否	否	否	否
14	吉尔吉斯共和国	吉铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
15	拉脱维亚共和国	拉铁	是	是	否	是	是	是	是	是	是
16	立陶宛共和国	立铁	是	是	否	是	否	是	是	是	否
17	摩尔多瓦共和国	摩铁	是	是	否	是	是	是	是	是	是
18	蒙古国	蒙铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
19	波兰共和国	波铁	是	是	否	否	否	是	是	是	是
20	俄罗斯联邦	俄铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
21	罗马尼亚	罗铁	否	否	否	否	否	否	是	是	否
22	斯洛伐克共和国	斯铁	是	是	否	否	否	否	是	是	是
23	塔吉克斯坦共和国	塔铁	是	是	是	是	是	是	是	是	否
24	土库曼斯坦	土铁	是	是	是	是	是	否	否	否	否
25	乌兹别克斯坦共和国	乌(兹)铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
26	乌克兰	乌(克)铁	是	是	是	是	是	否	是	是	是
27	捷克共和国	捷铁	是	否	否	是	否	否	否	是	否
28	爱沙尼亚共和国	爱铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
	参加国共计		25	26	13	16	18	15	20	23	15

铁路网营业里程和电气化铁路里程趋势图



客货运量趋势图





oltis group



BALTIJAS TRANŽĪTA SERVISS



FRAUSCHER



ООО "Euro Rail Cargo"



راه آهن جمهوری اسلامی ایران



МОНГОЛЫН ТӨМӨР ЗАМ

