

# 铁路合作组织 (铁组)



1956-2021

Организация сотрудничества  
железных дорог (ОСЖД)

Organisation for Cooperation  
between Railways (OSJD)

Organisation für die Zusammenarbeit  
der Eisenbahnen (OSShD)

## 铁路合作组织 2020 年工作报告

## 铁组成员 (截至2021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)
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	芬铁——芬兰铁路
希铁——希腊铁路	塞铁——塞尔维亚铁路股份公司
法铁——法国国营铁路公司	联邦客运股份公司——联邦客运公司(俄罗斯)

### 铁组加入企业

AXTONE机械设备股份公司(波兰)	蒙古铁路国家股份公司(蒙古)
OLTIS集团股份有限公司(捷克)	SIGIS股份公司(拉脱维亚)
FEROVIAR ROMAN集团股份有限公司(罗马尼亚)	Euro Rail Cargo有限公司(拉脱维亚)
比得哥什佩萨轨道技术股份公司(波兰比得哥什)	Baltijas Tranzita Serviss股份公司(拉脱维亚)
Unicom Transit股份公司(罗马尼亚)	Интегралс股份公司(俄罗斯)
CTM有限公司(俄罗斯圣彼得堡)	俄罗斯邮政股份公司(俄罗斯)
PLASKE股份公司(乌克兰)	北京交通大学(中国)
BETAMONT有限公司(斯洛伐克)	西南交通大学(中国)
第聂伯罗彼得罗夫斯克道岔厂股份公司(乌克兰)	Sinotrans有限公司(中国)
匈牙利铁路货运股份公司(匈牙利)	Baltijas Ekspresis股份公司(拉脱维亚)
Freightliner PL有限公司(波兰)	Ruscon有限公司(俄罗斯)
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)
集装箱运输公司集装箱货物运输中心(俄罗斯)	DBA集团(意大利)
TBEMA股份公司(俄罗斯)	Enteria股份公司(捷克)
ОТЛК ЕРА股份公司(俄罗斯)	国际物流协会(МАЛБИ)
Евросиб股份公司(俄罗斯)	METRANS集团有限公司
Track Tec股份公司(波兰)	成都北辰中金展览有限公司(中国)
东北亚铁路集团股份有限公司(中国)	福豪盛传感器技术有限公司(奥地利)
交通院校联合会(俄罗斯)	CER货运控股公司(匈牙利)
中国中铁二院工程集团有限责任公司(中国)	杰帕德快运公司(捷克)



# 目 录

铁组成员.....	封2
铁组机构.....	2
统计数据.....	4
前 言.....	5
铁组各方面工作情况 .....	41
铁组领导机关活动情况 .....	94
观察员和加入企业参加铁组工作情况.....	99
与国际组织开展合作情况 .....	103
铁组委员会工作情况 .....	115
铁组成员参加铁组现行协定和条约情况.....	119

本报告于2021年4月23日由铁组第36次铁路总局长（负责代表）会议（2021年4月19-23日，铁组委员会，波兰华沙，视频会议）赞同，2021年6月18日由铁组第49届部长会议（2021年6月15-18日，铁组委员会，波兰华沙，视频会议）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 米罗斯拉夫·安东诺维奇  
经济学工程师 祖拜达·阿斯巴耶娃  
经济学工程师 尹琼瑶  
工程师 拉多万·沃帕列茨基  
工程师 祖拉布·科兹马瓦  
工程师 阿杨·马梅托夫  
工程师 马里奥·马塔  
工学副博士 尼古拉·诺先科  
工程师 安吉琳娜·舒尔甘诺娃

交付排版： 2021年6月28日  
签字印刷： 2021年8月17日

## 编辑部

总编辑：谢尔盖·卡边科夫  
编辑：尹琼瑶  
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：03-214华沙，克拉斯诺布罗兹卡街2/2号

电话：(+48) 22-675-65-17

e-mail: biuro@pabfont.pl

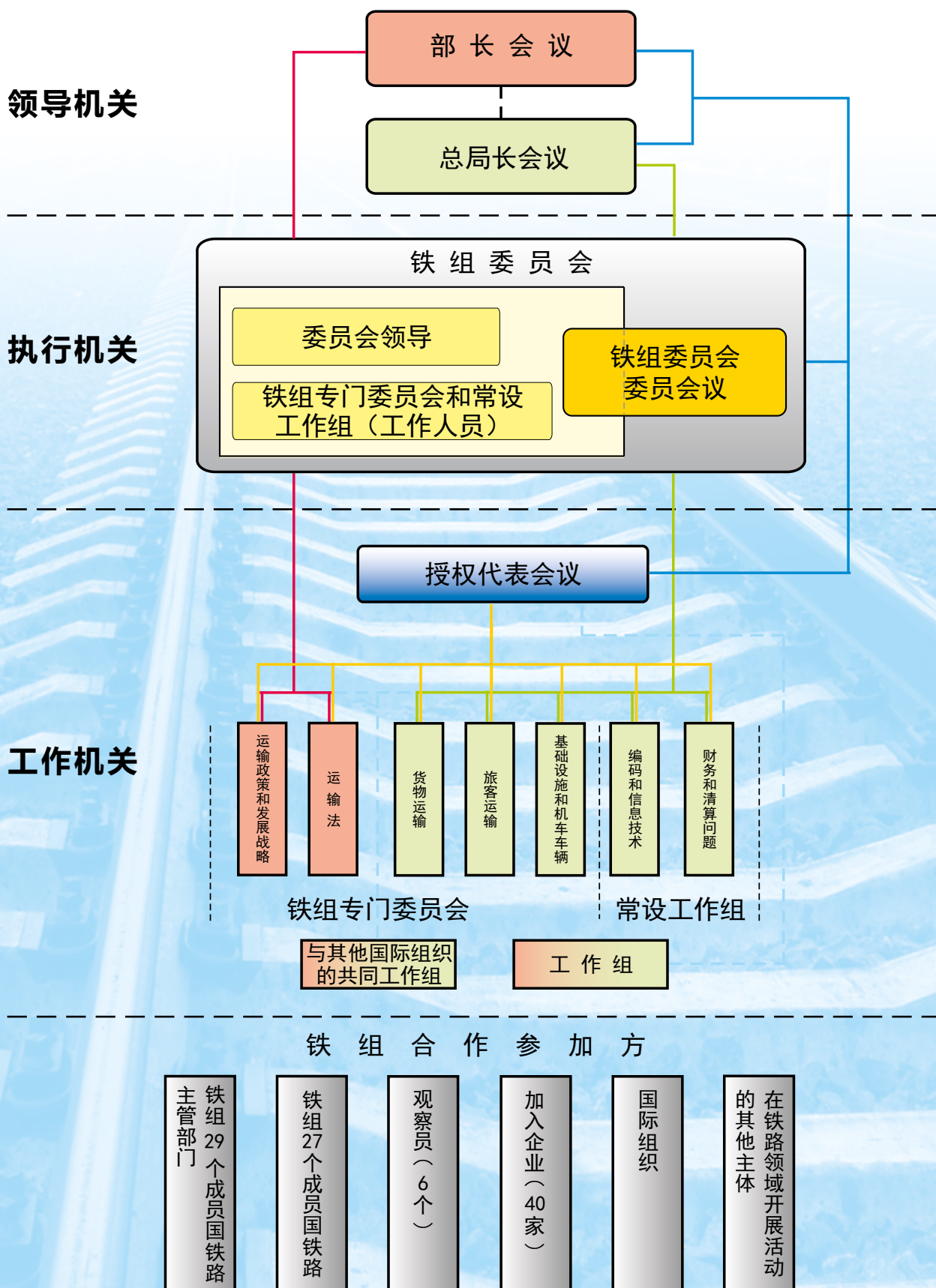
## 文中采用的缩写词一览表

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

# 铁路合作组织 (铁组)

## 机构

(2021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  
张 群



铁组委员会秘书  
阿季拉·基什

统计数据  
(铁组成员国铁路2020年主要指标)

序号	国家	铁路	代码	营业里程 (km)	电气化铁路 (km)	旅客运量 (千人)	旅客周转量 (百万人公里)	货物运量 (千吨)	货物周转量 (百万吨公里)
1	阿塞拜疆	阿(塞)铁	0057	2 138,9	1 169,2	2 124	172	14 632	4 861
2	阿富汗	阿(富)铁	0068	260,5				4 452	1 160
3	白俄罗斯	白铁	0021	5 474,1	1 268,5	59 964	3 741	124 955	42 420
4	保加利亚	保铁	0052	4 030	2 870	16 787 <sup>1</sup>	1 127 <sup>1</sup>	16 485 <sup>2</sup>	45 34 <sup>2</sup>
5	匈牙利 <sup>3</sup>	匈铁	0055	7 690	3 122	100 499	5 263	23 368	40 890
6	越南	越铁	0032	2 347	0	3 791	1 516	5 102	3 759
7	格鲁吉亚	格铁	0028	1 411,8	1 376,1	918	247	11 063	2 926
8	伊朗 <sup>*</sup>	伊铁	0096	6 317	181				
9	哈萨克斯坦	哈铁	0027	16 060,8 <sup>4</sup>	4 237,5 <sup>4</sup>	11 224	8 578	287 375	231 783
10	中国	中铁	0033	69 397	47 915	968 690	328 251	2 674 765	2 256 386
11	朝鲜 <sup>*</sup>	朝铁	0030	4 400					
12	韩国	韩铁	0061	4 120	3 043	954 976	29 595	26 277	6 652
13	吉尔吉斯斯坦	吉铁	0059	417,2	0	72	7	7 306	938
14	拉脱维亚	拉铁	0025	1 859,1	250,9	12 861	413	24 113	7 755
15	立陶宛	立铁	0024	1 910,9	152	3 338	260	53 430	15 865
16	摩尔多瓦	摩铁	0023	1 149,6		720	29	2 882	602
17	蒙古	蒙铁	0031	1 814,5		1 966	580	30 000	18 972
18	波兰 <sup>*</sup>	波铁	0051	19 345,6	11 923,7				
19	俄罗斯	俄铁	0020	85 556 <sup>5</sup>	44 254	871 976	78 135	1 366 421	2 544 828
20	罗马尼亚	罗铁	0053	10 769	4 034	40 780	3 270	14 493	2 770
21	斯洛伐克	斯铁	0056	3 580,2	1 585,1	46 656 <sup>6</sup>	1 967 <sup>6</sup>	26 223 <sup>7</sup>	5 375 <sup>7</sup>
22	塔吉克斯坦 <sup>*</sup>	塔铁	0066	620,4					
23	土库曼斯坦 <sup>*</sup>	土铁	0067	3 839,9					
24	乌兹别克斯坦	乌(兹)铁	0029	4 732,1	1 830,3	6 279	1 795	96 020	23 632
25	乌克兰	乌(克)铁	0022	21 603,7 <sup>8</sup>	9 349,7 <sup>8</sup>	66 295 <sup>9</sup>	10 671	305 480	175 587
26	捷克	捷铁 <sup>**</sup>	0054	9 542,6	3 235,6	129 130	6 485	90 851	15 136
27	爱沙尼亚	爱铁	0026	1 022	138	6 002	265	11 534	1 627
	总计	铁组		291 409,5	141 936,2	3 305 050	482 367	5 217 227	5 408 457

\* 2019 年前数据

\*\* 全国数据

1 保铁密运公司数据

2 保铁货运公司等铁路承运人数据

3 匈铁、吉肖富铁路和匈铁客运公司数据

4 2019 年数据

5 初步数据

6 斯铁数据

7 斯铁货运公司数据

8 2013 年数据

9 旅客发送量



# 前言





过去一年，全球经济经受了严峻考验：新冠肺炎疫情的传播和前所未有的防疫措施采取，导致商品和服务的供给、需求都大大减少。

很多行业都被迫改变了工作方式并调整了生产计划。毫无疑问，所有这些都反映在了铁组成员国铁路的工作当中。

当前的世界局势使铁组成员国在新形势下必须更果断、更团结地开展工作。

各国政府和铁路公司的领导采取了前所未有的措施，以确保铁路行业平稳运行，防止员工感染，为铁路行业的进一步发展奠定基础。

疫情给客运造成的打击最大。在铁组范围内，大多数国际列车和直通车厢的开行被暂停或取消，由于这些限制，整个人口的流动性急剧下降。铁组成员国国内经路的旅客数量也大大减少。

铁组基本文件以及规范国际铁路货物运输的相关规则已证明了其在当前危机中的重要性和可靠性，其保障了亚欧大陆大多数地区货物运输的连续性和互联互通。

在这些困难条件下，铁组与国际组织的合作在铁组工作中占有特殊地位。

疫情期间国际组织相互协作和相互理解的突出事例之一便是联合声明：由铁路合作组织、国际铁路运输政府间组织和世界海关组织的领导签署的“保证全球供应链稳定的联合声明”和“亚太经社会-铁组有关在COVID-19疫情期间加强泛亚铁路网及以外的国际铁路运输的联合声明”。

铁组欢迎这种合作形式，并认为落实这些声明中提出的建议和倡议非常重要。例如，推广国际货约/国际货协运单并更广泛地将其作为过境货物报关单，以及在铁路运输中更积极地采用无纸化技术。

考虑到在工作层面、专家层面和领导层面保持联系的重要性，铁组委员会于2020年以视频会议形式不间断地开展了工作，为所有参加者提供了多种形式的工作、翻译、互动图表和演示材料。

如今，铁组汇集了29个国家及其铁路公司，6家铁路公司拥有铁组观察员身份，40家在铁路领域开展工作的企业拥有铁组加入企业身份。

铁组成员国铁路网的总长为33.6万公里，每年运送旅客超过55亿人次，运送货物56亿吨。

### **2020年，铁组成员国铁路实现的主要生产指标如下。**

2020年，**阿塞拜疆铁路**运送了1463.15万吨货物（为2019年的96.1%），其中国际联运为1181.42万吨货物（为2019年的99.1%）。

2020年，运送旅客212.44万人次，为2019年的55.2%，其中国际联运为2.94万人次，为2019年的13.4%。

指标下降的主要原因与由于COVID-19疫情而导致的旅客列车停运有关。

目前在阿塞拜疆境内未办理采用国际货约/国际货协运单的货物运输。但阿塞拜疆方面已完全准备好采用国际货约/国际货协运单。

为沿巴库—第比利斯（格鲁吉亚）—安卡拉（土耳其）经路开展运输，从瑞士Stadler Rail Group公司采购了20辆客车。因疫情造成的检疫结束和国境开放之后，在完成相关测试工作的基础上，将沿巴库—第比利斯—安卡拉经路开行快速列车。

在市郊运输中，对巴库—别尤克-基亚希克区段的铁路线进行了全面改造，建设了新的铁路站台，铺设了利亚基—加巴拉经路的新铁路区段，该区段将巴库与度假胜地加巴拉市相连。Stadler Rail Group公司制造的快速列车将沿该经路开行，计划于2021年投入运营。

为组织开展快速且舒适的国内旅客运输，阿塞拜疆铁路股份公司采购了瑞士Stadler Rail Group公司生产的9列4节编组的KISS双层动车组列车。

在巴库—基扬加—巴库经路投入运营了快速旅客列车。

目前，阿塞拜疆铁路股份公司简化了与俄罗斯之间的跨境手续，与阿塞拜疆共和国国家边防部门和国家海关委员会共同在运行途中对国际旅客列车开展检查。由于对哈奇马兹—亚



拉马区段中在阿塞拜疆共和国境内走行的旅客列车开展了途中检查，大大缩短了比亚拉马—萨穆尔国境的双向停留时间和国际列车在途时间。计划以类似方式对阿克斯塔法—别尤克-基亚希克区段中在阿塞拜疆共和国境内走行的列车开展途中检查，以简化与格鲁吉亚的跨境手续。

继续对巴库—别尤克-基亚希克铁路线的供电、信号和通信系统进行改造、设计和安装。采取措施来设计和改造巴拉加雷—亚拉马铁路线的信号和通信系统供电设备，继续对



阿塞拜疆铁路股份公司的AZ4A和AZ8A型电力机车

苏姆盖特—亚拉马区段进行设计施工。阿塞拜疆购置的8台货运机车已完成交付。继续在基扬加建设交流电机车的机务段，而巴拉加雷机务段的建设项目即将竣工。2018年，已开始建设利亚基—加巴拉铁路。目前，该项目即将完成。

自2016年年底以来，阿塞拜疆铁路股份公司正在编制“铁路领域发展计划”，该计划规定阿塞拜疆铁路系统将在企业、机构、财务和人力资源等方面进行改革。

阿塞拜疆铁路股份公司继续制定并执行企业战略，并以此作为发展本国经济、扩大阿塞拜疆物流和贸易的路线图基础，这将有助于按照国际标准提高铁路服务的安全性和效率，并使实体经济受益。

“2020-2023年期间通过签订服务协议的方式为旅客运输和铁路基础设施提供补贴的合同”草案已编制完成并提交至国家相关部门。

为了完善风险管理体系，更新了风险管理政策和规则，确定了相关领域的工作原则，并制定了发展计划。

为推行资产管理系统，阿塞拜疆铁路股份公司会同外国专家继续按照与技术养护和成本（使用寿命—首次或二次，以及速度等）相关的各种标准将铁路划分为标准要素。同时在外专家的参与下开始落实一项技术援助项目，以便制定对基础设施进行技术养护的行动计划。

为提高员工专业水平和公司工作效率，在与阿塞拜疆铁路股份公司各部门进行问询的基础上，制定了计划并由教育与发展中心（作为人力资源管理部的组成部分）开展培训。

自2020年底开始，公司重组的流程进入到第二阶段。为保证机车车辆更有效工作和安全性，以及在停机时间最短情况下运行，在重组工作第二阶段的框架内，计划将车辆段和机务段的维修和运营工作进行划分。

为提高铁路服务的安全性和效率，建立可靠且稳定的铁路系统并提高运输领域的市场份额，正在对阿塞拜疆铁路股份公司的商务计划进行更新。

2020年，阿塞拜疆铁路股份公司的国际集装箱货物运量达到71182TEU。

2020年，继续开展建立新经路的工作。为建立中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—欧洲的新运输经路，2019年12月在乌兹别克斯坦首都（塔什干）举行了阿塞拜疆、格鲁吉亚、吉尔吉斯斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦五国铁路领导首次多边会晤。会晤期间，批准并通过了有关发展该经路的协调委员会章程，讨论了货运条件和制定该经路统一运价的问题，并通过了相关决议。

ADY Container公司与巴库国际海上贸易港口公司之间签署了战略伙伴关系相互谅解



备忘录。该谅解备忘录的签署成为了发展地区集装箱多式联运的动力。在阿塞拜疆和土库曼斯坦的合作框架内，连接巴库港和土库曼巴希港的接驳船已开始运营，用于运输阿塞拜疆、土耳其和中亚之间的过境货物。该项目已成为阿塞拜疆、土耳其和中亚之间可靠的运输物流中心。

尽管疫情造成困难，但仍在尽可能短的期限内实现了不间断的货物交付。在该方向上，跨里海国际运输通道国际协会的经营人沿巴库—第比利斯—卡尔斯铁路将货物从中国运达土耳其，并在巴库港口进行了转运。

同时，跨里海国际运输通道国际协会经营人确保了在短期内将由土耳其发往中国的两列车（每列车由42个集装箱组成）装载的出口货物送达。由土耳其发往中国的首列装载出口货物的列车以创纪录的时间期限——10天到达中国与哈萨克斯坦边境，比计划时间提前了2天。

得益于铁路运输体系的发展，阿塞拜疆正成为大型的运输和物流中心。在实施国际和区域运输项目的过程中，正采取各种措施来提升本国的过境潜力，并对既有铁路基础设施进行现代化改造。

2020年，**白俄罗斯铁路**的货运量为1.25亿吨，其中：

- 出口货物4730万吨；
- 进口货物1580万吨；
- 国内运输3560万吨；
- 过境货物2630万吨。

国际运输中运送货物8940万吨。根据2020年工作结果，白俄罗斯铁路集装箱货运量超过100万标箱（增长了40%）。

2020年，通过中欧班列陆路经路运送的集装箱数量达到55.08万标箱，为2019年的162.0%，其中：

- 欧洲—中国方向集装箱运量为17.78万标箱，为2019年的142.2%；
- 中国—欧洲方向集装箱运量为37.3万标箱，为2019年的173.6%；

根据2020年工作结果，白俄罗斯铁路运输情况如下：

- 北—南方向集装箱运量为6400标箱，为2019年的76%；
- 南—北方向集装箱运量为2700标箱，为2019年的78.1%。

白俄罗斯铁路为白俄罗斯企业提供出口产品的物流服务。2020年，就增加白俄罗斯对中国出口商品数量积极开展工作。白铁正在发展木材、糖、纸浆、奶粉、肉类等的运输。白俄罗斯企业获得了产品供应的新证书。

在与OTLK ERA股份公司、集装箱运输公司和集装箱运输市场其他主要参加者的合作中就开发新经路和共同项目开展了工作。中欧集装箱班列过境运量有所增长，达到55.08万标箱。

疫情期间，第一批运送邮包的集装箱班列于2020年4月开始定期在中欧之间运行。2020年沿OTLK ERA股份公司主要经路运送的集装箱超过2700标箱。

2020年，白俄罗斯铁路与运输公司和发货人合作，开展了驮背运输测试。

2020年11月，与俄铁物流股份公司共同确保了日本/韩国—欧洲方向的首列过境集装箱班列通行。

2020年，白俄罗斯铁路在国内货物运输中改为采用电子运单。与拉脱维亚和立陶宛在双边运输中实现了通过国际货协电子运单办理货物运输，采用无纸化工艺办理海关所有手续，并在与波兰的运输中，按照空车、空集装箱无纸化原则在双边运输和波兰—白俄罗斯—俄罗斯过境运输中进行了第一批测试运输。

白俄罗斯铁路在不久的将来发展的主要方向之一是在出口、进口和过境运输中转变为采用电子运单。为此已创造了必要条件并开发了相应的信息系统。

2021年将重点关注在加快货物送达速度和期限方面提高服务质量。



2020年，由于疫情对社会经济活动造成了消极影响，导致人口流动受到不利影响。2020年运送旅客6000万人次，为2019年的75.3%。330万人次乘坐城市线路列车出行，占80.9%；4990万人次乘坐区域内经济型列车出行，占81.3%；630万人次乘坐区域内商务型列车或区间列车出行，占59.8%。国际运输中的旅客发送量为54.02万人次，较去年同期下降了85.7%，减少了320万人次。2020年旅客周转量为37.411亿人公里，为2019年同期的59.6%，完成了目标的100.5%。

在运量下降的情况下，白铁采取了降低客运成本的措施。根据旅客需求，对国内列车运行规模进行了优化。考虑到这些运输的社会意义，主要取消了白天客流量最小的列车。2020年旅客列车的实际规模为：28对区域间经济型列车，19对区域间商务型列车，16对区域内商务型列车，319对区域内经济型列车和35对城市列车。

自2020年7月起，俄铁部分恢复了加里宁格勒州方向的加里宁格勒—莫斯科第30/29次和加里宁格勒—圣彼得堡第80/79次过境列车，自2020年8月22日起，加里宁格勒—阿德勒第360/359次列车在白俄罗斯境内运行不进行旅客乘降。2020年过境旅客运量达到11.8万人次。

为满足周末、节假日和假期运输需求增长期间居民的铁路出行需求，对现有列车时刻表增开了268列，其中68列是国际列车。这些列车发送旅客6.78万人次。

2020年，为促进需求，以双边协议为基础，继续维持营销措施，旨在根据销售深度、“往返”出行时铁路交通的使用情况、卧铺车厢席位等级对票价进行差异化细分，以应用运价动态管理系统并刺激需求。

2020年白铁未购置新客车，也未对客车进行现代化改造。

根据2020年前铁路旅客运输发展纲要，白铁准备进一步提高列车运行速度，落实旨在缩短途中停留时间的基础设施项目和方案，使首都和各地区中心之间、各地区中心之间的区域间列车途中停留时间少于3小时。

白铁未开展高速旅客列车运行的组织工作，未修建新铁路线路。

白铁高度重视铁路基础设施的发展，特别是电气化、信号和通信设备的现代化改造和线路的维护。目前正在对日洛宾—卡林科维奇—巴尔巴罗夫区段进行电气化改造，长度为141 km，改造完成后电气化区段的长度占铁路总长的25%。

2020年6月，日洛宾—波多利斯基—别列津河畔斯维特洛戈尔斯克区段的接触网投入运营。斯维特洛戈尔斯克—卡林科维奇区段正在安装接触网，并正在进行牵引变电所和外部供电为110 kV的架空线建设工作。为加强牵引供电系统，对日达诺维奇—莫洛杰奇诺区段接触网的现代化改造进行了设计和勘测，并改造了明斯克北牵引变电所。

在戈梅利铁路枢纽站安装了微处理器集中装置，在卡林科维奇铁路枢纽站安装了微处理器集中装置，对日洛宾—卡林科维奇—斯洛维奇诺区段的电气化联锁和自动闭塞装置进行了现代化改造。为保证列车以规定速度安全不间断运行，铁路线路的所有组件都应维持良好状态。为此，采用了工务维修综合机械现代化设备，并完善线路养护的方法。

2020年，白俄罗斯铁路用新材料对167.0km线路进行了翻修，利用旧有材料对99.7km线路进行了翻修，铺设了224.4 km的无缝轨道，更换了239套道岔（其中204套采用钢



白俄罗斯铁路的5节编组EPM型动车组列车配备了带一体化内置杀菌模块的空调，可处理再循环空气



筋混凝土轨枕)。

在铁路线路维修和养护方面开展的所有种类工作有利于在349.1km线路上提高旅客列车运行的允许速度，其中31.5km线路可达到140km/h，11.0km线路可达到120km/h，213.9 km线路可达到100 km/h。

2020年购置了由比得哥什佩萨轨道技术股份公司(铁组加入企业)生产的430辆货车、3列ДП6系列6节编组内燃列车。

为消除限制通过能力的瓶颈，白铁正在实施一系列基础设施项目，提升与波兰之间国境口岸的通过能力。“布列斯特北站转运区集装箱场地装置”、“布列斯特中央站西区改造”和“布鲁兹基站配线改造”等项目的实施将使布列斯特北站的能力提升0.5倍，布鲁兹基站的能力提升1倍，集装箱存储能力提升1倍。布列斯特北集装箱办理站是白俄罗斯铁路综合发展和与相邻铁路管理机关协调技术过程的一个示范。2019年8月完成现代化改造后，综合办理站新的基础设施可以每年办理100万标箱(TEU)，为企业界提供存放、集中整合和在办理站及时办理集装箱的服务。2020年，对布列斯特北站工程场下行咽喉进行了改造并延长了第9条线路。

在发展第2国际走廊的框架下，正在建设跨线立交桥，并计划修建第三条电气化线路。上述措施将满足不断增长的集装箱运量需求，并保证明斯克和周边城市与明斯克国家机场之间的旅客运输。

为完善传输和处理信息的流程，取消了人工录入信息、形成纸质载体和提交海关等环节，提高传输信息的质量，确保其可靠性。2018年10月16日，白俄罗斯国家海关委员会与白俄罗斯铁路签署了有关在铁路运输货物时进行信息协作的协议。

为完善海关手续，2019年7月，白俄罗斯铁路和白俄罗斯国家海关委员会(下称海关委员会)签署了白俄罗斯海关部门和白俄罗斯铁路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(下称办法)。制定这些办法是为了发展铁路货运无纸化技术，即运送经欧亚经济联盟关境货物时在白俄罗斯组织采用国际货协电子运单，提供电子信息(海关委员会提议)，通知海关部门货物到达(离开)欧亚经济联盟海关辖区。

白俄罗斯铁路在所有方向使用国际货约/国际货协运单运输货物，白俄罗斯铁路在西一东及相反方向的国境口岸继续使用该运单。

白俄罗斯国家铁路公司包括28家法人实体，其中包括6家铁路子公司。白俄罗斯国家铁路公司共有8个独立分支机构。

白俄罗斯铁路在波兰共和国和俄罗斯联邦各有一个代表处。

由于没有计划改变所有制形式或尚未进行铁路领域的根本性改革，因此白俄罗斯共和国未通过关于铁路领域改革的程序性法案。同时，白俄罗斯铁路正在不断优化公司结构，从中剥离非核心业务。

2020年，**匈牙利铁路**(匈铁[客运]和吉肖富铁路)运送1.004亿人次，其中：

——匈铁(客运)—0.962亿人次(国际联运——68.25万人次，为2019年的78.9%；国内运输—0.955亿人次，为2019年的30.6%)；

——吉肖富铁路—420万人次(国际联运——0.58万人次，为2019年的49.10%；国内运输——420万人次，为2019年的28.6%)。

为满足保证乘客之间安全距离的需要，虽然乘客数量减少，但开行班次并未减少，仅在最小程度上取消了列车。

货物周转量为230亿吨公里，其中：国际联运——164亿吨公里(比2019年增长9.3%)；国内运输——67亿吨公里(比2019年减少19.9%)。

以吨公里计算，总体下降幅度仅为1-2%。但是，由于国际货运量所占份额几乎为国内货运量所占份额的2.5倍，列车数量和公里数的减少更为明显。



在基础设施现代化改造计划框架下，108号线德布雷森—巴尔马祖瓦罗什段的改造工作已经开始。这条线路的现代化改造是德布雷森市西北经济区发展的一部分。该项目包括将最高运行速度提高到100公里/小时、建造一个新的马奇工业园车站以为货运提供服务、对该区段进行电气化改造并更新客运设施。

120a号线（拉克斯—乌伊斯）、40a号线（克伦费尔德—萨哈洛姆巴塔）和40号线（普斯塔萨博尔奇—多姆博瓦尔—佩奇）区段的调度集中系统已投入运行。

GSM-R（应用于铁路的全球移动通信系统）无线电系统建设的第一期已于2020年8月1日完成。通过试运行，在匈铁（客运）和吉肖富铁路的935公里路网中可使用该项技术。通过使用单一通信平台，匈牙利为在本地区各国之间提供更安全、更快捷和不间断的铁路通信，以及过境互联互通方面做出了贡献。

在集装箱运输方面，中欧之间的集装箱班列数量有所增加。毗邻乌克兰边境的埃佩雷什凯-阿特拉科集装箱场站仍然可接收和换装20英尺和40英尺的集装箱。

由于对整车运输实行新的国家支持制度，匈铁开始开发信息系统，以计算基础设施使用费，并为合同系统建立条件。

2020年启动了一个宏大项目，即：改造拥有143年历史的布达佩斯纽加蒂火车站大楼结构。恢复主火车站状态的措施，包括对每年约1800万人使用的中央大厅的屋顶和相邻玻璃结构进行彻底改造，并对售票厅、快餐店和6座小塔楼的屋顶结构进行大修，总面积约8200平方米。

为投入使用新的电力核算系统，在匈铁创新发展框架下，于2020年创建了一个以智能化数据分析为基础的项目，通过该项目，将使用一种新的数据可视化技术来显示销售数据。

在发展快速和高速客运网方面，继续开展了全面改造铁组第5国际走廊布达佩斯—扎洪线路皮什珀克洛达尼—德布勒森区段的工作，目的是使列车运行速度达到160公里/小时，轴重达到22.5吨。在该区段安装了自动闭塞系统和新的接触网。除维修轨道外，还对客运服务设施进行了升级，包括符合欧盟标准的高站台。

2020年，吉肖富铁路客运公司继续对现有客车进行现代化改造，并购置了新的机车车辆。在报告年度，对在国际线路和匈牙利长途线路上运行的6辆CAF型一等和二等座车厢进行了现代化改造。因此，算上往年所改造的车辆，总共改造了41辆客车。现代化改造项目包括维修车身、车厢内饰和所有零部件、电气系统和空调，以及按照新的设计风格对车辆进行喷涂。得益于国内研发和批量生产，2020年又有30列InterCity+客车投入运营，它们在国际线路和匈牙利长途线路上运行。

根据2017年与制造商Stadler Bussnang AG签订的双层电力动车组供应合同，到2020年底，已制造了17列定员600人的KISS型动车组，去年试运行成功之后，已经批准了9列动车组载客运行，并已开始在该国两条最繁忙的线路上运营。

2020年，已对10-14年前购置的现有数量的Stadler FLIRT动车组进行了改造，通过现代化改造，60列FLIRT型动车组达到与同类型列车相同的技术标准，并将列车喷涂成蓝白色，在某些部件上采用更加现代化和创新的技术解决方案。

2020年12月30日，首辆混合动力有轨电车样车在Stadler Rail Valencia S.A.U公司下线，并向匈牙利交付了该



集装箱列车到达BILK多式物流中心  
(匈牙利布达佩斯)



车，该车将从2021年秋季开始在匈牙利塞格德和霍德梅佐瓦沙尔两个城市之间运行，以发展城际公共交通。2017年，匈铁（客运）与供应商Stadler Rail Valencia S.A.U公司签订了合同，即：生产8列新的混合式有轨电车，并可选择额外购买4列列车。

2020年，在COVID-19疫情蔓延的背景下，开展了确保铁路平稳运行的工作。疫情的负面影响主要表现在国际客运和货运方面。与上年相比，总吨公里下降幅度低于预期。

2020年，使用基础设施服务的铁路公司数量增长了10%以上，其中外国公司使用基础设施服务最多。尽管疫情造成了目前的情况，但匈铁集团确保与合作伙伴持续沟通，并提供不间断计费服务。

鉴于COVID-19疫情传播造成的不利局面，2020年客运量急剧下降，并根据与铁路合作伙伴共同作出的决议，决定取消列车、减少线路和列车数量。在疫情期间，匈铁（客运）在组织列车开行和编组列车时，不断分析疫情形势，按照现行命令进行操作。铁路定期向所有旅客通报最新疫情情况和列车时刻表的变化。

根据匈铁（客运）和白铁之间的协议，从2020年12月13日起EC130/EC131次“巴托里欧洲城际”列车被获准进入延伸路线到达布列斯特中央站。遗憾的是，由于新冠肺炎疫情，列车仍然只从布达佩斯开行至特雷斯波尔站（波兰）。

布达佩斯和科西策（斯洛伐克）之间旅客列车的时间安排（列车时刻表中间隔两小时）是每天开行7对“赫尔纳德城际”列车。目前，由于新冠肺炎疫情，两市之间只有两对城际列车开行。

从2020年12月13日起，在布达佩斯和蒂米什瓦拉（罗马尼亚）之间开行的“克勒什城际”（新名称“芒顿城际”）列车的经路延长到布加勒斯特。这趟列车的编组中既有硬座车厢，也有卧铺车厢。

如果情况允许，匈铁集团将与其合作伙伴铁路公司共同采取一切必要措施，尽快恢复国内和国际联运的正常列车运行。

确保公共交通的顺利开展对于日常生活和经济的稳定至关重要。匈铁集团一直确保旅客和货物的持续安全运输，以及铁路的平稳运行，即使在新冠疫情期间也是如此。匈铁集团主要负责全国各地运输系统的持续运行，因此除了旨在确保乘客安全的措施外，还特别注意保护公司员工的健康和疾病预防。

适用于旅客的预防措施：

——口罩制度。根据政府法令，为了防止新冠病毒感染，旅客和铁路人员在火车站、车站和列车上都需执行强制性的口罩制度；

——通知旅客。匈铁集团通过各种渠道定期向乘客提供有关减少疾病传播所采取措施的详细信息，例如：网站、Facebook、智能手机应用程序和媒体。匈铁集团网站上创建了《新冠病毒》板块，其中包含受疫情影响公司铁路运输业务的当前变化和防疫措施的大量信息。在车站信息板和列车显示屏上定期播放匈牙利语和英语的信息视频，提高人们对良好手部卫生和卫生标准重要性的认识。在售票处和乘客服务中心，放置关于保持社交距离的视觉信息警示（指明最小距离的标记、海报、横幅和地板贴纸），向旅客提供预防疾病的音频信息（为减少疾病传播而采取的方法）；

——非接触式车票支付。自2020年3月宣布紧急情况以来，匈铁集团一直要求旅客优先使用匈铁移动应用程序购买车票，从而实现非接触式支付；

——对机车车辆、车站和场所进行消毒。为了防止冠状病毒的传播，对匈铁集团的基础设施和匈铁（客运）的1200辆机车车辆定期进行抗菌、抗病毒和抗菌消毒，从而消灭所有病原体。列车上的所有接触面、内外手柄、车厢扶手、桌子都进行消毒。铁路车站和生产场所也至少每周一次用消毒剂处理。为所有与旅客接触的铁路员工（列车员、售票员、值班员等）提供消毒剂，在最繁忙的车站安装了旅客用的非接触式消毒剂分配器。对自动售票机定期消毒。

适用于员工的预防措施：



——口罩制度。根据出于个人防护目的的政府法令，在办公室和办公场所实行了强制性的口罩制度。公司免费为员工提供口罩和手套；

——内部交流。匈铁集团通过各种内部渠道定期向员工提供新冠肺炎疫情造成的当前情况的信息，例如电子通讯公告、内网、视频信息、企业杂志和短信。为了确保员工在公共区域（走廊、电梯、食堂和会议室）遵守社交距离措施，在办公楼内放置信息标志（标牌、贴纸和海报）；

——场所消毒。为了防止新冠病毒感染，每周在办公场所采取消毒措施。为员工提供非接触式的洗手液分配器；

——远程办公模式。早在2020年3月的第一波疫情中，匈铁集团预防新冠病毒感染传播领导小组为确保运输畅通，决定将与运输无直接关系的员工转为远程办公模式，中央管理局和分支机构总共约有6000人。为此，公司为员工提供了必要的技术手段和软件：笔记本电脑、VPN连接、Skype软件和远程访问官方邮箱。

由于目前的新冠肺炎疫情，无论是与国际铁路组织合作，还是匈铁集团员工的日常工作中，各种信息和通信技术的使用进一步增强。2020年，在这些方法中加入了视频会议形式，这使管理人员和专家级别的会议能够通过视频会议进行，以减少员工感染和新冠病毒传播。匈铁集团积极支持在尽可能广泛的范围内开发和提供各种在线方法的技术条件。因此，员工之间以虚拟形式互动的系统已被普遍接受。

2020年，**哈萨克斯坦铁路**运送旅客1122.45万人次，运送货物28737.53万吨。旅客周转量为8577.9百万人公里，运价净值货运周转量为231783.2百万吨公里。

2020年，对416.77公里的区段进行了大修，还对卡拉干达——努尔苏丹——伊西尔——托博尔区段的接触网进行了现代化改造。

在2020年采购了68辆客车、20台机、209辆货车。对45台机车、867辆货车、20辆客车进行了大修。

在快速和高速客运网发展规划方面，截至2020年有2列快速列车分别沿阿拉木图2——努尔苏丹经路（701/702次）和努尔苏丹——希姆肯特经路（712/711次）开行。

为加快国境站货物运输的跨境程序，建立了单一机制：所有类型的检查（边防检查、海关检查、动物检疫、植物检疫、放射性检查等）均在一个地方同时进行。

在哈萨克斯坦共和国投资发展部和哈萨克斯坦共和国财政部“有关批准国家税收部门与哈萨克斯坦共和国铁路运输领域的国家铁路公司和本国承运人的协作规则”共同指令（以规范在海关监管下的货运工作）的基础上与海关部门开展协作。

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国境站）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（货代、收货人）的委托，按照海关过境程序对货物进行申报。

在信息预报方面，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报关单的电子副本，并为入境的办理国际运输的外国运输设备（车辆）进行申报。正在对海关过境和出口流程的海关手续办理时获得海关印章方面的工作进行后续整合。在实施电子印章前，与海关部门达成了协议，即：自2020年6月1日起，通过公司电子邮箱向海关部门传输信息的方式完成海关过境手续，而无需加盖海关印章。

在铁路运输领域，车辆运转服务、维修和保养、货代服务、机车牵引服务和客运服务的市场取得了积极发展。

当前，在该行业内正在努力通过改变监管、技术和法律基础来为大量承运人开展工作创造条件。

考虑到全球新冠肺炎疫情的突发情况，且为了防止疫情输入和传播，为执行国家首席卫生防疫医生“关于进一步加强新冠肺炎疫情预防措施”的指令，哈萨克斯坦铁路国有股份公司严格按照卫生主管部门（哈萨克斯坦共和国卫生部质量监管和商品与服务安全委员会）的



要求，采取措施防止在旅客列车上出现新冠病毒感染。

编制并与哈萨克斯坦共和国卫生部商品和服务质量与安全司商定了“列车乘务员在发现旅客或服务人员疑似感染新冠病毒时的工作办法细则”，并将其下发到地方客运分公司。

同时，已编制列车乘务人员在旅客乘车时保证列车卫生/防疫条件的行为规定。

为通知旅客，在车厢中放置了哈萨克斯坦共和国卫生部质量监管和商品与服务安全委员会、国家公共卫生中心编制的有关新冠肺炎症状、疾病迹象和预防方法的须知。在优质和商务列车多媒体平台上播放有关新冠肺炎症状和预防方法的视频。

2020年，**中国铁路**客运稳步恢复、货运保持增长。全年旅客发送量完成22.03亿人，同比下降39.8%（其中第四季度降幅已收窄至18.6%）；旅客周转量完成8266.19亿人公里，同比下降43.8%。全年货运总发送量完成45.52亿吨，同比增长3.2%；货运总周转量完成30514.46亿吨公里，同比增长1.0%。

中国铁路国际联运集装箱运量合计完成172.7万TEU，同比增长37%。全年累计开行中欧班列1.24万列，同比增长50%。截至2020年底，中国与欧洲21个国家98个城市间开通了中欧班列。2020年，采用国际货约/国际货协运单办理出口集装箱运量为11228TEU；办理中欧班列邮包运输超过2800TEU，同比增长53倍。

2020年，全国铁路机车拥有量为2.2万台，其中，内燃机车0.8万台，电力机车1.38万台。全国铁路客车拥有量为7.6万辆，其中，动车组3918标准组、31340辆。全国铁路货车拥有量为91.2万辆。

2020年，全国铁路固定资产投资完成7819亿元。铁路运输安全持续稳定，2020年未发生铁路交通特别重大、重大事故。中国铁路继续致力于节能减排，能源消耗折算标准煤1548.83万吨，同比下降5.3%。

**韩国铁道公社（韩铁）** 2020年的客运量为94782百万人次，较2019年的水平减少了38091百万人次（减少40%）。货运量为2627.7万吨，比上一年减少238万吨（或减少9.1%）。

由于新冠肺炎疫情导致人们的行动和接触受到限制，在确保本国可靠的交通运输方面发挥重要作用的韩铁也遭受了重大损失：据统计2020年韩铁运量下降了一半。自2020年3月以来，韩铁已采取措施应对紧急情况，并采取了一系列措施来对抗新冠病毒传播。

韩铁认真对待安全问题，尽一切可能遏制新冠病毒的传播。所有列车，无论是在每次开行前后，都进行消毒（KTX列车——平均每天4、5次）。特别注意在旅客接触的车站建筑物和基础设施中的场所消毒（平均每天2次）。为了保持社交距离，该公司只出售靠窗的座位。

自2020年3月以来，KTX高速列车（平均每天239趟列车中有45趟高速列车）为那些没有新冠肺炎症状的入境者分配了1-2节车厢。此外，参与抗击新冠病毒的医务人员还可免费乘坐韩铁所有类型的列车。

历史上首次将韩国秋日丰收节（2020年09月30日—10月02日）周末期间的车票预售改为网上模式，考虑到旅客之间的距离，仅限出售靠窗座位车票。另外，公司在一定期限内为不会使用互联网的人开设了预售车票。因此，丰收节周末期间的车票销量为去年同期的55.5%。

2020年，KTX-Eum新型高速列车投入使用。这是韩国第一列动力分散型的高速列车（最高速度260km/h）。在《Net-Zero 2050》政策框架内，韩国政府计划逐步用环保的动力分散型动车组列车（例如KTX-Eum列车）取代所有柴油机车。

自2020年3月起，韩铁将KTX经路从首尔延伸至东海沿岸江原道东南部的通海站。这有助于提高该国南部海岸景点的交通便利性，并恢复该地区的经济活力。

2020年，**拉脱维亚铁路（拉铁）** 运送货物2413.3万吨（为2019年的58.1%），其中国际联运为2204.7万吨（为2019年的55.4%）。客运量达到1282.6万人次（为2019年的69.1%），其中国际联运为2.6万人次（为2019年的14.5%）。

未采用国际货约/国际货协统一运单办理货物运输。未投产铁路新线。





中国生产的时速350公里的高速货运列车

2020年，拉铁完成了对7091公里轨道的大修和5871公里的中修，用新钢轨替换了14711公里的无缝钢轨。完成了4个铁路道口的大修，并设置了1个人行横道。为10个铁路道口配备了视频监控系统。完成了1个桥隧建筑物的大修（对金属桥的桥墩进行加固）。

拉铁定期与邻路就客货列车延误情况开展调查，交流信息并分析延误原因。

各方根据有效利用国境（交接）站及其邻近区段的通行能力，商定了列车的开行数量。

在雷泽克内和陶格夫匹尔斯、什基罗塔瓦和叶尔加瓦车站，货物列车的车辆商务检查过程和车辆号码的记录及识别均是自动化进行的。

在已签署的协议框架内，进行了信息交换，其中包括有关列车编组、列车从一路移交至另一路的信息；关于这些列车上的车辆、集装箱、货批和运输设备的信息；关于货物、车辆和集装箱拒收以及接收和退还之前拒收车辆和集装箱的实际情况和原因的信息。

拉铁与所有相邻铁路均签署了有关国际铁路货物联运时电子交换国际货协运单数据的协议。根据承运货物的实际情况，与白铁和俄铁预先交换货批的信息。

2020年底，可使用无纸化技术办理下列方向的铁路运输：

——空车运输，至俄罗斯联邦的共用车辆空车除外；



韩国生产的KTX-Eum型新高速列车



- 自俄罗斯联邦至拉脱维亚共和国的重、空车辆运输；
- 重、空车辆运输，包括自/至立陶宛共和国的空集装箱运输；
- 空车运输，包括自/至白俄罗斯共和国的空集装箱运输；
- 地方运输中共用车辆的空车运输；
- 过境白俄罗斯共和国至俄罗斯联邦的空车运输；
- 过境立陶宛共和国至俄罗斯联邦的空车运输；
- 过境拉脱维亚共和国自俄罗斯联邦至立陶宛共和国/自立陶宛共和国至俄罗斯联邦的重、空车辆运输；
- 过境拉脱维亚共和国和立陶宛共和国自俄罗斯联邦至加里宁格勒/自加里宁格勒至俄罗斯联邦的空车运输。

试验开展了：

- 自/至俄罗斯联邦的重车和空集装箱运输；
- 自/至爱沙尼亚共和国的空车运输；
- 过境拉脱维亚共和国自立陶宛共和国至爱沙尼亚共和国的空车运输；
- 自/至白俄罗斯共和国的重车和重集装箱运输。

拉铁与所有相邻铁路均签署了有关在办理国际铁路货物联运时采用可信第三方技术（TTP）的合作协议。

继续与拉脱维亚海关部门联合开展了海关手续自动化的工作。根据该项目，只有当运单以电子形式办理时，过境申报单才会是电子形式。

在第一季度，与拉脱维亚共和国疾病预防控制中心举行了会晤。经与该中心协商，核准了拉铁有关降低COVID-19新冠病毒感染风险的行动计划，其中包括：预防措施和快速反应措施。根据该计划，各机构部门（行车管理、轨道管理、电工技术管理）制定了确保铁路运输平稳运行的工作办法，并特别突出了关键性的岗位。

每天向拉铁各部门指派的责任联络员通报拉脱维亚共和国疫情和法规文件的调整事宜以及卫生部门的建议等，同时,这些信息也通报给所在部门职工。

积极向铁路员工提供个人防护装备和消毒。对有条件居家作业的工作人员实施远程办公。利用视频会议形式开展会议、讨论、培训等。

为进一步减少疫情传播，采取了针对性措施，按区域对确诊病例进行监测。

向铁路员工常态化通报必要的预防措施和卫生部门的建议。

**立陶宛铁路。**全球COVID-19疫情也成为立陶宛铁路股份公司（下称立铁）在其超过一个半世纪历史中面临的巨大挑战。尽管面临这种非常规情况，立铁集团公司还是成功地应对了挑战，并取得了良好的运营和财务业绩。在疫情期间，立铁不仅确保了员工的安全和健康，而且还向客户以及所有需要帮助的立陶宛居民伸出了援助之手：例如，3月仅用一天时间就组织了客运专列，使在国外的人能够返回立陶宛；4月，立铁（货运）在9天内以创历史记录的速度运送了一批来自中国的货物，这是为立陶宛医生提供医疗防护的装备。

在前两波疫情之间，2020年7月，立陶宛铁路的面貌发生了变化——采用了新的商标，因此在波罗的海国家铁路运输领域运营的最大集团公司



拉脱维亚铁路上载有医疗用品的列车



已经组建完成。从现在开始，每个立铁公司都有明确的使命——立铁**Infra**公司是公用铁路基础设施的管理者，立铁**Link**公司提供具有重要社会意义的客运服务，立铁**Cargo**公司专门提供货运服务，立陶宛铁路股份公司（**Lietuvos geležinkeliai**）首次被赋予了新的控股身份，将负责监督立铁集团所有企业的活动并对其业绩负责。

需指出的是，立铁没有一个重大投资项目在危机中中断。2020年，在继续落实欧盟委员会开展的“绿色环线”项目方面完成了重要阶段，从而为生态清洁、绿色友好的项目奠定了基础，为整个国家带来了经济利益，将增加超过一百万公里无大气污染的客货运输“绿色”运输走廊。立铁（基础设施）优先启动了立陶宛铁路干线维尔纽斯—克莱佩达的区段电气化改造项目。承运人立铁（客运）和立铁（货运）计划在该项目完工时（2023年年底）开行新型机车车辆：乘坐舒适且二氧化碳零排放的新型电力客车。并且，货运企业也将获得零排放方面的优势。重要的是，铁路电气化不但对立铁（基础设施）、而且对整个欧盟都是首要任务。

2020年，立陶宛铁路运送旅客330万人次（为2019年的60.6%），其中国际联运旅客16.65万人次（为2019年的17.5%）。运送货物5340万吨（为2019年的96.8%），其中国际联运——3780万吨（为2019年的95.6%）。

上述指标证明，2020年新冠疫情和防疫限制措施影响了立铁承运人的工作结果。尤其立铁（客运）客运量下降明显。自2020年3月中旬宣布防疫隔离以来，完全停止了国际经路上的旅客联运。自4月6日起停止了过境列车的开行，年底32个国际过境车次仅恢复了6个。大部分国内经路被取消，2020年年底226个国内车次中仍有103个车次未恢复。上述情况导致全年客流量下降了40%。

2020年，货运列车开行时刻表中增加了八条新的集装箱班列经路：

——1395/1396次，俄罗斯—白俄罗斯—立陶宛—俄罗斯：

舒沙雷—耶泽里谢-边境站—古多盖—基巴尔泰—加里宁格勒编组站，长度为57个标准车辆；

——1423/1424次，中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—立陶宛—俄罗斯—欧洲国家：

多斯特克/阿腾科里—伊利茨克I—克拉斯诺耶—古多盖—基巴尔泰—切尔尼亚霍夫斯克/捷尔任斯基新站/马莫诺夫/热列兹诺多罗日内/加里宁格勒编组站/波罗的斯克，长度为57个标准车辆；

——1425/1426次，中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—立陶宛—俄罗斯—欧洲国家：

阿腾科里—伊利茨克I—克拉斯诺耶—古多盖—基巴尔泰—切尔尼亚霍夫斯克/捷尔任斯基新站/马莫诺夫/热列兹诺多罗日内/加里宁格勒编组站/波罗的斯克，长度为57个标准车辆；

——1441/1442次，中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—立陶宛—俄罗斯—欧洲国家：

阿腾科里—谢米格拉维-马尔—克拉斯诺耶—古多盖—基巴尔泰—切尔尼亚霍夫斯克/捷尔任斯基新站/马莫诺夫/热列兹诺多罗日内/加里宁格勒编组站/波罗的斯克，长度为57个标准车辆；

——1383/1384次，欧洲国家—俄罗斯—立陶宛—拉脱维亚—俄罗斯：

切尔尼亚霍夫斯克/加里宁格勒编组站—苏维埃茨克—梅捷涅—济卢佩—图奇科沃/库帕夫纳/奥列霍沃—祖耶沃/白拉斯特，长度为57个标准车辆；

——1306次，立陶宛—白俄罗斯—俄罗斯；

韦维斯/考那斯（帕洛莫纳斯）/瓦多泰—古多盖—克拉斯诺耶—托博尔斯克，长度为57个标准车辆的空箱单向车次；

——1152/1151次，白俄罗斯—立陶宛：

甘采维奇—斯塔西洛斯—阿克梅内，长度为57个标准车辆；



——1166/1165次，白俄罗斯—立陶宛：

莫吉廖夫2/科津基—古多盖—阿克梅内，长度为57个标准车辆。

在基础设施现代化改造项目方面，2020年立铁（基础设施）在基础设施维修和现代化改造项目上的投资为17900万欧元（2019年为8700万欧元），较2019年增长了一倍。

为提高立陶宛交通运输领域的竞争力、降低铁路对空气的污染，立铁（基础设施）继续推行属于第9B号国际走廊和铁组第9号国际走廊的维尔纽斯—克莱佩达区段的铁路电气化项目。项目将对长度为731公里的扩线区段进行电气化。预计电气化区段投入运营将使机车牵引燃料消耗至少降低30%，使影响气候变化的大气有害物质排放数量减少15万吨。需指出的是，立铁集团所有企业近年来一直只使用可再生来源的电能，电气化项目不仅将会促进降低环境污染，还将对生产“绿色”电能产生巨大影响。

同时，还实施了有关提升铁路基础设施区段通过能力的项目：落实“第9B号国际走廊布希纳斯—帕尼亚里亚区段维尔纽斯绕行线复线建设项目”时重新改建了16个道岔，重新设计建造了15.67公里的铁路线，设置了2144公里的防护屏障。并在2020年开展了“利文泰—盖茹乃区段的复线建设”和“普伦盖—沙捷凯区段的复线建设”项目工作。在上述两个项目框架下重新设计建设了约61公里的铁路线。

为成为环保企业，立铁继续落实旨在满足社会需求的项目。为减少铁路交通运输给居民带来的噪音，在凯希亚多里斯、伦特瓦里斯和马热伊基艾火车站开始了建造噪音屏障的施工，签署了在拉德维利什基斯、沙乌利亚伊和吉鲁莱建造相同项目的合同，并公布了克莱佩达和克雷汀火车站采购信息。所有项目完工后，噪音屏障总长度将达到18公里。

为提高铁路和公路道口安全水平，于2020年现代化改造了瓦尔春奈火车站道口：设置了带有栏杆的自动报警器，配备了列车预警设备，安装了人行道口的警报器、视频监控、消防警报器。

开展了铁路正线改造计划：完成道砟清理88.8公里、更换钢轨80.3公里、铺设新轨排44.2公里、完成81.1公里线路最终改建、维修桥梁和跨线桥15座、更换道岔34套。

为提升国际列车服务质量，在维尔纽斯车站开设了新的边防海关检查站。

2020年，机车车辆大修计划完成情况如下：

——修理货车1529辆；

——修理货运机车58辆；

——修理客运机车车辆31台。

立铁（客运）2020年开始了新客运列车采购进程。将采购近30列新列车以替换目前运营中的柴油列车，其中部分将使用电力牵引，其余采用混合方式：电力牵引与蓄电池混合，以便在列车继续沿铁路网非电气化区段经路行驶时保障旅客运输的生态环保。所有新客运列车将满足活动受限人士的需求。

2020年，继续落实最大铁路基础设施新建项目“波罗的海铁路”，该项目旨在改善交通、出行能力和商业发展。2020年完成了项目落实的重要阶段：考纳斯多式联运货运办理站成为了最北端的陆港、铺有1435mm轨距铁路线路并能很便利地发送来自西欧的货物。

在考纳斯—帕洛莫纳斯区段继续开展工作，完成了铁路线路的施工，以及泄洪排水系统、支撑墙、噪音屏障、减震器、接触网的施工。完成了编制“波罗的海铁路”铁路基础设施施工土地征用和购买计划的程序。在考纳斯至拉脱维亚共和国边境的区段上开展了施工勘察、编制了设计方案、设计线路上的地质勘探。公布了跨内里斯河桥梁的施工作业分包采购信息。该公司将是波罗的海国家中最长的桥梁，其长度为1.5公里。

该项目在立陶宛境内的投资总额约为30亿欧元。根据国际协定，“波罗的海铁路”项目计划于2026年完工。

立铁一直致力于促进并加快铁路过境运输。2020年，同往年一样十分关注各铁路局与边防、海关部门工作制度相互协作和协调改善问题：商定了在边境站开展必要检查作业的时间技术标准，定期对客运和货运列车滞留进行综合调查，对管理工作人员进行计划内和计



划外的技术培训，共同研究基础设施改善和电子文件流转的问题。为简化检查过程并避免列车滞留超过规定期限，在机车和车辆上对相应位置进行铅封，并在货物实际入境/出境前向立陶宛共和国海关部门预先提供货物信息，在车站和客运车厢内宣传边防和海关制度规则的信息。

立陶宛铁路股份公司是波罗的海国家中最大的铁路基础设施和客货运输管理集团公司。集团包括立陶宛铁路股份公司、8家直属公司、2家上市公司和1家联营公司。

为完善和提高管理效率，2020年立铁在集团公司内进行了下列机构调整：

——2020年5月，维尔纽斯机车修理厂股份公司（业务范围为机车和其他机车车辆的修理和现代化改造）与铁路建设中心股份公司（业务范围为铁路建设、现代化改造和修复）共同成立了子公司“Rail Lab”，该公司为白俄罗斯生产的货车提供认证；

——2020年7月，立铁（货运）为发展国际市场成立了子公司“立铁（货运）波兰公司”，该公司将在波兰开展货运业务；

——为提高立铁（货运）的竞争力、促进服务多元化、提高资产盈利能力，2020年11月成立了立铁（货运）的子公司“立铁（车辆）”，该公司负责货车租赁业务。

立铁集团公司于2018-2020年进行结构重组、并将承运人和基础设施管理的经营划分给独立法人之后，在公司经营类别间划出了明确的界限：

——从事商业活动的企业（市场竞争中，在与立陶宛和国外市场其他参与者相同的条件下开展经营活动）；

——从事公共利益活动并提供公共利益服务的企业（履行国家赋予的职能）；

——从事其他性质活动的企业。

为了建立开放、现代、高效、有价值 and 重要的国家集团公司形象，赢得客户、员工和公众的信任，公司进行了品牌重塑，并于2020年7月更换了新的公司名称和新商标。新形象反映了过去几年的重大变化和首要任务：进取、持久和为国家创造效益。母公司名称保持不变——立陶宛铁路股份公司，但采用了一个强调爱国主义的新缩写——立铁（LTG），它统一了集团主要公司的名称：立铁（客运）（LTG Link）、立铁（货运）（LTG Cargo）、立铁（基础设施）（LTG Infra）。

根据2020年3月14日立陶宛共和国政府令以及其他相关文件，因COVID-19冠状病毒感染的传播在立陶宛共和国全境宣布：启动公民安全制度三级戒备（全面戒备）、隔离封锁和隔离封锁的核准制度。根据隔离封锁的要求，立陶宛铁路股份公司领导提出了以下目标：

——确保跨境和国内运输安全；

——确保公司活动的安全条件、以及确保铁路运输不间断运行的其他预料到的要求。

为满足跨境和国内运输要求，立铁集团公司编制了内部文件，其中规定有：

——为安全开展商业和/或国际货运对乘务组的要求、对于法令所规定检查站的安全过境要求、公民安全返回立陶宛共和国、组织过境；

——自境外返回的工作人员强制隔离14天；

——工作人员的安全到达和复工；



2020年7月立陶宛铁路机构改革



——限制城际和市郊线路上定期旅客运输的强度，占用座位的间距至少1米以上，并采取特殊的安全措施；

——在每条线路的起点和终点对车辆进行消毒，以及铁路线路上行车安全组织的其他规定文件。

为满足公司组织经营活动的要求，在隔离封锁期间，立铁集团编制了内部文件，其中规定有：

——对工作组织和远程服务客户的要求，但必须在工作场所履行相关职能的情况除外；

——用于确保立铁集团重要应急职能的条件（无员工参与的条件组织工作、远程工作、组织和开展远程培训；隔离封锁情况下对员工、供应商和承包商的要求；在怀疑/确定感染COVID-19时员工和领导的行为；确保疫情期间员工及其家人、客户、供应商、承包商在铁路上安全工作的其他内部文件）。

根据紧急情况负责人的国家级指令、卫生部国家公共卫生中心（NCHP）和世界卫生组织（WHO）的建议以及卫生部（MLO）网站上提供的其他文件，持续更新内部法律文件（规则、建议书等）。并在文件中确定了负责监督上述要求的责任人。

自宣布进入紧急情况之日起，立铁集团就开展了预防COVID-19传播的工作。考虑到2020年约9000名员工在立铁集团工作，成立了COVID-19紧急情况工作组。自实施隔离封锁以来，以中央集中方式进行管理，根据自身职责和国家紧急情况负责人的建议，紧急情况工作组每周讨论当前问题，以纪要形式通过必须执行的决议并监督其执行。为成功控制立铁集团各企业中感染传播的风险，开展了以下工作：

1. 为2000多名员工提供在家远程工作的机会，相应评估远程工作的职业风险，提供工作设备和IT设备（协作平台、远程培训、团队会议等），使员工知晓当前和潜在的风险并接受安全行为方面的培训。建议继续开展远程工作直至2021年3月31日（或直至撤销批准远程工作的命令）。

2. 确定关键性工作。特别关注对于关键性运输业务的持续保障工作计划，包括全面隔离封锁计划在内。

3. 在进入紧急状态初期，与外部客户往来的立铁集团员工接受了如何安全接触潜在病人的培训。

4. 根据负责紧急事务领导的决定，协调员工分流、交流的间距和时间，精心组织对外服务人员的工作、间距、标记、隔板分区，为负责服务事务和保障行车的员工提供COVID-19检测机会。

5. 在隔离封锁期间暂时中止旅行，截止目前对旅行、会议组织、培训、员工预防性健康检查、疫苗接种和公共活动进行限制并相应控制。

6. 在立铁集团内部网站单独开设一栏，并向员工发布当前信息（有关个人用品穿戴和其他设备使用、消毒、病例、行为准则、立铁集团热线、立铁信息中心的信息等）。在立铁集团中，员工行为受强制性预防规范、测温算法和员工行为算法的约束，以便识别COVID-19患病员工。已编制并印刷了大量安全行为指南、正确洗手和消毒的指南、正确佩戴口罩和鼻罩的指南、客户/承包商服务指南、保证网络安全指南和公共使用工作场所指南等。在立铁集团内部网站上持续向员工告知立铁集团内COVID-19感染情况以及预防方法。

7. 为员工提供补充的个人和其他防护设备，以防止感染（根据批准的发放程序，发放一次性医用口罩、带有呼气阀的一次性FFP2呼吸器、防毒面具、防护罩、一次性手套、工作服、全套防感染个人防护设备），洗手和消毒用品。旅客列车和办公楼装有88台固定式消毒剂给液器。

8. 根据时间表对屋舍和列车进行湿式清洁，对某些表面进行消毒并有组织地提供消毒服务。为确保员工和客户的安全，在查出COVID-19病例的情况下，会对机车车辆或处所进行消毒。

9. 立铁集团领导与相关部门的专家共同开展预防工作：员工培训、意见咨询，并在过程



中解释了适当穿戴个人防护装备的必要性，员工需遵守COVID-19预防规定以及COVID-19紧急情况工作组负责人的决定。所发现的违规行为将被立即纠正，并按规定程序对违规者进行警告。

10. 公司为所有员工购买了COVID-19感染可能造成后果的保险，费用由公司承担。

11. 根据欧盟委员会第2020/739号法令（工作中的生物危险因素），考虑到新的生物危险因素（COVID-19），立铁集团更新了职业风险评估，确定了尤其与该生物因素相关的员工群体，必须采取措施。对员工的社会心理风险进行了深入评估，并采取了预防措施以减轻工作压力并改善健康状况。

12. 立铁集团公司部门根据需要配备了温度计，部门负责人和安全人员负责确保只有健康的员工才能上班。在五个部门安装了热像仪，以记录员工的健康状况。

13. 持续检查并及时补充消毒用品和个人防护设备。为购买上述设备，组织集中采购。集团企业独立落实上述需求。

14. 与公共卫生中心专家合作，及时收集接触患者的人员信息。当从中心收到员工确诊COVID-19的信息时：

——收集疫情防控的必要信息、确保遵守隔离规定、查明高风险和低风险接触者、决定组织其工作的形式并为保障工作人员的安全健康采取额外的防护措施；

——根据工作人员提供的信息填写必要文件、统计疫情的进展情况，与确诊人和被隔离的工作人员保持联系；

——组织工作地点和住所的消毒工作，落实国家社会健康中心的其他指示。

自2020年宣布疫情紧急状态以来，约8%的立陶宛工作人员确认感染COVID-19并对其健康情况进行了密切监测。

2020年，**摩尔多瓦铁路**运送货物290万吨（是2019年的67%），其中过境货物运输31.94万吨（是2019年的28%），出口货物65.61万吨（是2019年的53%），进口货物140.28万吨（是2019年的98%），国内运输货物50.32万吨（是2019年的103%）。

运送旅客72.02万人次（是2019年的62%），其中国际联运——10.39万人次（是2019年的16%），市郊运输——53.69万人次（是2019年的120%），地方路局管内运输——7.94万人次（是2019年的113%）。

2019年，在摩尔多瓦共和国境内采用国际货约/国际货协运单运送货物8950车，其中过境货物5142车，进口货物2411车，出口货物1397车。采用国际货约/国际货协运单运送货物的主要种类为：摩尔多瓦共和国进口——柴油、铸铁；摩尔多瓦共和国出口——轧材、糖；过境运输——矿石和铁精矿、轧材、石油和石油制品、木材、灰渣、糖、化肥、盐和机器。

2020年，沿早先商定的集装箱经路开展了集装箱运送。

在由欧洲复兴开发银行（EBRD）会同欧洲投资银行（EIB）和欧盟拨款的本德尔—巴萨拉比亚斯卡—耶图利亚—朱尔朱列什季铁路基础设施改造项目框架内，分两阶段进行了两次招标：本德尔—巴萨拉比亚斯卡—耶图利亚—朱尔朱列什季区段改造工程的设计和实施的监督。招标遵循了欧洲复兴开发银行商品和服务采购规则和条例，通过EBRD—ECEPP电子平台确定了中标者。合同签订后，设计工作将与改造的准备工作同时开始。

在“摩尔多瓦铁路重组”项目框架内，摩尔多瓦铁路国家企业与GE Transportation Parts有限责任公司签订了购买12台货运机车并改造巴萨拉比亚斯卡机车段的合同。根据合同条款，机车于2020年7月到达了摩尔多瓦共和国。按照提出的特性和操作安全性，所有机车均通过了完整的测试周期。

摩尔多瓦共和国政府实行的隔离措施和出行限制对“培训TE33A机车的技师和技术人员的合同”履行造成了诸多阻碍。但是，在外交和欧洲一体化部以及哈萨克斯坦共和国驻摩尔多瓦共和国大使馆的支持下，哈萨克斯坦共和国技术专家访问摩尔多瓦共和国开展人员培训的问题得到了解决。



为使货车在摩铁上维持良好技术状态，实施了包括大修和段修在内的维修计划。在报告期内，大修135辆车，段修679辆车。

根据摩尔多瓦共和国2017年12月5日第1042号政府令，核准了2018-2021年铁路领域和摩尔多瓦铁路国家企业（下称摩铁）重组的方案，根据该方案，摩铁的关键战略是成立财务完全独立并能够自负盈亏的铁路公司。



摩尔多瓦铁路国家企业购置的T333AC型新内燃机车

该方案规定了整个行业范围内的重组，同时包含以下重要方面：

- 铁路领域法律的修改事项和采用的新法律文件完全符合欧盟法规；
- 成立铁路组织，主要是协调机构、安全机构和事故调查机构；
- 摩铁重组包括分割不同类型的活动，特别是将基础设施从运营活动中分离出来。

这是振兴摩尔多瓦共和国铁路行业的方案，因为它包括基础设施建设和支持重组所需的投资，以及公共管理层面的资源整合，这将是铁路领域面临的新挑战。

摩铁重组的过程分为三个阶段：

- 股份制改革阶段。当前作为国有企业的摩铁应转变成股份制公司；
- 操作化阶段。将公司完全拆分，成立独立的基础设施公司和运营公司；
- 商业化阶段。将成立一些独立运营的新公司。

为整合铁路行业的国家法律法规，2018-2019年期间编制了新的铁路行业法规草案，该草案获得了摩尔多瓦共和国政府的赞同，并提交国家议会审查和核准。

采用新法规有利于消除摩铁在铁路服务市场的垄断。根据法规草案，铁路基础设施将继续属于国家所有，私营企业也能够提供客运和货运服务。

根据新法规，铁路行业经营人将有权根据使用费使用铁路基础设施。费用将根据政府核准的计算方法确定。私有经营人将自行确定运输成本。

提供铁路运输服务的公司将根据许可文件—安全证书开展工作，负责基础设施的公司将根据对安全的审定开展工作。

这样一来，摩铁的重组将与铁路行业整体重组同步进行。

根据摩尔多瓦共和国与欧盟于2014年6月27日签署，并经摩尔多瓦共和国2014年7月2日第112号法批准的协议，这是将该领域纳入欧洲政策的重要一步。

自新冠肺炎疫情以来，摩尔多瓦铁路为防止疫情传播采取了一系列预防措施：

- 所有长途列车，包括人员在内，都配备了个人卫生设备和消毒剂、口罩、手套、急救箱和专用包，以便向旅客提供紧急援助。在旅客登车前进行清洁、清洗和预防性消毒。当旅客离开车站时，还进行了站内大厅、厕所的清洁，铁路车厢和过道的消毒；

- 向所有长途列车人员，包括列车长、乘务组组长和乘务员，进行了预防COVID-19感染传播的指导。此外，卫生和流行病学服务处的专家与边防部门一起在翁根卫生检查站点对旅客开展检查，进行温度测量并填写流行病学卡；

- 在机车和车辆段的医疗点，每天对人员进行出行前健康检查。此外，卫生和流行病学监测专家及列车乘务组在途中对旅客进行监测，以便确定患者和联络人，以及编制旅客名单并随后将信息转交给医疗机构；

- 为各车站配备远程测温装置，以便旅客进入站台前对其进行测温；

- 及时通知医务人员有关体温升高乘客的登记情况，以评估患者的状况并提供初期的



医疗服务；

——限制体温较高的旅客登车（在内务部和摩尔多瓦共和国边防部门的协助下），直到医务人员到达为止；

——大量人群聚集场所（车站和长途列车）的工作人员必须使用个人防护设备（口罩、呼吸器，必要时使用手套、皮肤消毒剂）；

——与内务部和摩尔多瓦共和国边防部门工作人员一起，禁止未被排除新冠病毒感染症状的旅客登车；

对客运部门工作人员进行以下额外指导：如发现病人症状疑似感染新冠病毒（发烧、出现呼吸道症状）时采取哪些行动；

——确保音频广播和直观宣传：预防COVID-19传播的措施、必须与其人保持不少于1-2米的间隔距离，使用防护口罩和手套；

——如列车运行途中有疑似感染新冠症状的旅客，则应带离火车并住院治疗；

——采取各项基本抗疫措施——对旅客车厢进行清洁和通风、消毒，为工作人员和旅客提供个人卫生用品及消毒剂；

——根据规定为旅客列车（控制室和餐车）配备全套的医药箱；

——及时和全面地向铁路卫生防疫监督中心（列车防疫组）提供用于列车消毒和灭鼠剂，以及根据规定提供个人防护设备和工作服。

**乌兰巴托铁路局**于2020年运送了3000万吨货物（较2019年的指标增长了6%）。货运周转量增长了10.3%，达到了190亿吨公里。根据2020年的工作情况，经过蒙古的过境运输在2313列集装箱列车中运送了241307TEU的集装箱，较2019年相比增长了159%。

**波兰铁路**方面，2020年波铁（货运）继续开展工作，建立集装箱新经路并对老旧线路进行改造。列车沿某些经路定期开行，而沿另一些经路视准备情况开行。在开展多式联运时，每条经路的货物品名都是混合的。

2020年，按照客户的请求，沿下列新经路开展了运输：

1. 特雷斯波尔—蒂尔堡、杜尔日、列日、根特、梅尔措（集装箱）；

2. 斯瓦仁泽—杜伊斯堡（半挂车）；

3. 舍什托凯—卡尔登基尔亨（半挂车）；

4. 多式联运列车：

马拉舍维奇—弗罗茨瓦夫-斯沃伊奇策

马拉舍维奇—格利维策

马拉舍维奇—梅尔措

马拉舍维奇—文洛

马拉舍维奇—列日

马拉舍维奇—蒂尔堡

马拉舍维奇—杜尔日

马拉舍维奇—路德维格斯哈芬

考纳斯—卡尔登基尔亨

斯瓦仁泽—克列菲尔德

科尔舍—梅尔措

斯拉夫库夫—梅尔措

格利维策—帕斯科夫

孔特-弗罗茨瓦夫斯基耶—帕斯科夫

5. 集装箱班列：

斯瓦仁泽—法勒尔斯勒本—不莱梅—斯瓦仁泽

科佩尔-卢卡—贝托姆

科佩尔-卢卡—索斯诺维茨-扎古热



特尔纳瓦—莱吉奥诺沃。

同时，在多条国际经路上继续推广采用国际货约/国际货协运单。

波铁（货运）继续投资发展铁路基础设施并进行现代化改造，重要项目包括：

——对马拉舍维奇办理站进行现代化改造（计划于2021年完工）；

——建设兹顿斯卡-沃利亚-卡尔什尼策办理站，计划于2023年完工；

——在位于库兹尼察-别洛斯托茨卡—布鲁兹基口岸的波兰-白俄罗斯地区的格纽什建设办理站，计划于2022年完工。

为提高运输效率，继续购置新机车车辆，并对既有机车车辆进行现代化改造。波铁（货运）的牵引机车中有21台西门子的现代化多流制牵引机车，用于在波兰境外往德国、奥地利、捷克、斯洛伐克和匈牙利方向的1435mm轨距运输，而其中3台还在荷兰运营。在2020年1月的多流制机车供应合同框架内，波铁（货运）接收了2台西门子多流制机车以及400多辆新车。

此外，波铁（货运）拥有10台现代化的6轴单流制电力机车，为2018和2019年生产的国内（1435mm轨距）重型货运列车提供服务。一些机车安装了额外的电源——储能充电系统，该系统能使用从机车制动时获得的电力临时推动行驶。

由于2019-2023年期间集装箱运输需求的增长，波铁（货运）计划采购1156辆平车。2019年3月与Tatravagonka a.s.公司签署了936辆用于运送集装箱的车辆供货合同。至2020年底，波铁（货运）按照该合同购置了350辆车。还与Wagony Świdnica Sp. z o.o.公司和ASTRA Rail Industries S.A.公司签署了一份220辆平车的供应合同（2019年12月）。

对多式联运机车车辆的投资由欧盟援助基金提供，额度为可接受成本费用的50%。

在未来几年，为保障多式联运的发展，拟根据运量增长情况购置更多机车车辆（多流制机车、用于驮背运输的平车）。由于运量持续增长，波铁货运康奈科特公司采取了保障足够数量机车车辆的措施，以在多式联运方面维持高效的运输服务。

2019-2022年，波铁（货运）拟采购1156辆平车用于1435mm轨距集装箱运输。

在简化铁路运输跨境工作方面，波铁（货运）采取了无障碍放行东—西—东方向货物的措施，并通过持续合作促进该项工作：

1) 多边合作，包括：

——在七方协定框架内合作（波铁（货运）在编制新丝绸之路集装箱班列长期共同时刻表方面提出倡议，根据在波兰和德国集装箱办理站的箱位，通过跟进和追踪此类运输来协调运输过程与边检作业，并优化运输时间）；

——在1435/1520mm轨距的其他国境口岸（波铁—白铁/俄铁）继续开展沿新丝绸之路集装箱运输的多样化工作，以重新引导经布列斯特—特雷斯波尔国境口岸运送的集装箱流，并保证经该国境口岸其他货物的运输。

2) 双边合作——与1520mm轨距的相邻铁路合作，以优化波铁—俄铁/立铁/白铁/乌（克）铁国境口岸的换装能力，包括：

——与白铁就集装箱班列落实技术互信原则（相互承认集装箱班列技术查验）；

——在波铁—立铁边境完善行车组织（签署2013年12月31日关于经波兰—立陶宛国境的国际铁路运输合作协定的第3号附加议定书），在列车服务方面深化合作（签署经波兰—立陶宛边境的国际铁路运输中机车和机车乘务组准入协议附件）；

——波铁（货运）和白俄罗斯铁路签订了经波兰—白俄罗斯国境的国际铁路货物运输合作新协定（2020年12月22日），以此取代2009年的旧协定，新协定中反映了有关改善波铁—白铁国境口岸工作的新的重要原则，即：

为共同商定列车/重车日交付标准制定了明确的规则；

在“技术互信”基础上可以进行合作；

3) 国内/国家——与边防部门、铁路基础设施管理者、承运人、办理换装的公司、货物进口商/收货人合作，使边防部门工作时间与货运量相适应，通过预报信息和相互同步减少



边防部门查验作业，铁路基础设施管理者与承运人在协调运输过程与铁路基础设施现代化过程领域合作，优化牵引潜力和系统投资方面的协作。

2020年，在改革和完善铁路行业管理体系纲要框架内，波铁（货运）完成了为机车乘务组人员配备移动设备——平板电脑的工作，这还需要对IT系统进行调整，使之与平板电脑相匹配，并修改公司现有的说明和指导手册。



从中国出发的集装箱列车经波铁宽轨冶金线公司的1520mm轨距铁路入境波兰，无需换装

为保障铁路运输行业在疫情下平稳运行，波铁（货运）危机应对管理小组自2021年3月起在波铁（货运）所有下属企业的参与下持续开展工作。

在会晤的过程中，波铁（货运）在抗击新冠病毒、以及保障持续落实有关维持运输工作和维修作业的重要职能和过程并遵守所有强制性卫生防疫要求标准方面通过了一系列决议。向公司工作人员提供所有必需的消毒用品和个人防护用品（手套、口罩）。

持续对人力管理和作业情况进行监督：在感染病例数量增长的情况下，对具体区段或经路采取了特殊和系统性措施以保证平稳运行。

包括运营、技术维护或市场营销部门在内的个别部门，对其工作人员实施了相关流程。为了使工作人员提高意识以便降低感染风险，实施了信息通报措施。定期编制并向主管机关提供完成列车边境开行工作的工作人员和交通车辆清单。该清单根据工作人员的相关情况和作业需求情况进行更新。

由于受到疫情的持续影响，波铁（货运）编制了与铁路行车安全直接相关（包括机车班组工作人员所适用）的标准和规程，其中包括：

- 1) 新冠肺炎疫情下与铁路行车安全直接相关的驾驶员和工作人员操作规程；
- 2) 紧急用品包一为动车组列车配备个人防护用品以防止病毒感染。

在2020年，波铁宽轨冶金工业专用线有限责任公司（波铁宽轨公司）运送货物820万吨（较2019年下降15.9%），其中出口货物62.07万吨（同比下降4%），进口货物760万吨（同比下降16.7%），境内运送货物1.29万吨（同比下降28.9%）。

2020年，新冠肺炎疫情发展造成短暂中断后，波铁宽轨公司在与西安自由贸易港建设和运营有限公司，以及哈萨克斯坦、俄罗斯和乌克兰的物流合作伙伴开展合作的基础上，定期开展了从西安到斯拉夫库夫站的集装箱运输。

2020年中旬，建有“斯拉夫库夫欧洲办理站”的斯拉夫库夫站每月平均有4-7列列车抵达。随后在1435mm轨距铁路站台换装至汽运，继续运往波兰和其他欧洲国家并交付收货人。沿该经路正高效开展运输，并未受到其他经路典型问题的影响。

2020年10月还开通了从中国重庆市途经哈萨克斯坦、俄罗斯和乌克兰的运输经路，2020年12月开通了途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和乌克兰的运输经路。

选择波铁宽轨公司宽轨线路的优势在于：

- 在欧盟边境无需换装；
- 能够运送欧洲最长的集装箱班列（长950m）；
- 斯拉夫库夫欧洲办理站的潜力。

斯拉夫库夫也是跨里海国际运输通道（TMTM）的起点，为食品出口提供了机会，从而平衡运往中国方向的货流。

负责管理波兰本国铁路网的波铁线路公司，在2020年继续落实该国史上最大规模的投资



计划，旨在根本上改善国内铁路和基础设施的状况。

从2020年数据可以看出，完成线路现代化改造和更新约890km，并对一系列铁路基础设施项目进行现代化改造，其中包括：

- 站台——144个；
- 铁路道口（与公路相交）——306个；
- 接触网——900.58 km；
- 道岔——1010个；
- 桥梁——121座；
- 跨线桥——59座。

在简化铁路跨境方面，波铁线路公司在2020年继续开展有关波兰和白俄罗斯间国境口岸现代化改造的工作，旨在提高通行能力并缩短在途时间。

2020年，波铁线路公司和白铁签署了有关在管理、运营和铁路基础设施领域开展合作以推动波兰—白俄罗斯间过境运输的新协定，该协定取代了2009年的协定。

2020年，波铁线路公司高速铁路运输发展计划在基础设施发展方面的一个重要进展是：在国际走廊E65区段第9号铁路线（华沙—格但斯克）上旅客列车最高时速已达200 km。

根据波兰共和国团结港—中央交通港（CPK）投资项目的筹备和实施方案，中央交通港公司将负责铁路新线的建设，该铁路新线是“中央交通港直通运输线”的一部分，而波铁线路公司负责既有基础设施的现代化改造。为此，2020年波铁线路公司在“中央交通港直通运输线”既有铁路线路的目标技术参数、以及新建华沙—布达佩斯V4客运走廊的高速铁路参数方面与中央交通港公司持续开展合作。

为保障铁路行业在疫情下的平稳运行，波铁线路公司制定了应对措施，其中包括“关于在疑似感染高危险性和高传染性疾病的情况下应对措施的倡议”和在高危险性和高传染性疾病/疫情下采取的NAT7应对措施，该应对措施规定了铁路企业在发生此种威胁时应采取的行动。

按照商定程序，当出现突发危机情况时，波铁线路公司与国家职权部门和地方自治部门开展相互协作。合作主要基于与相关危机管理中心开展联系。但是当疑似存在新冠病毒感染情况时，则还要与主管地方和边境的卫生检查员保持联系。通过地方铁路运行管理处与省危急情况管理中心（WCZK）保持定期沟通。

为保障运输过程畅通，制定了“由于疫情形势发展导致运输中断时运营处保障运输过程畅通的工作方法指示”。

所推出的“铁路危机管理系统”用以协调铁路企业的工作，当运输过程畅通受到威胁时，应采取相关的解决办法以保证其正常运行。

疫情对客运领域产生了不利影响：由于实行的限制措施，一系列国际联运和国内运输的旅客列车的运行都受到了影响。此外，旅客人数显著下降，由此2020年，波铁城际公司运送旅客2670万人次，较2019年（4890万人次）下降45%，其中国际联运80万人次，较2019年（150万人次）下降47%。

自2020年3月以来，疫情和与其相关的限制措施导致频繁变更组织国内和国际运输。与2018/2019年运行图中每日开行的列车数量相比，在2020年3月中旬，已取消了近60%的列车，而8%的列车沿缩短的经路开行。在实施疫情限制措施期间，列车上座率达93-94%。在新形势下公司重新组织了工作，并采取了一系列措施以保障列车中旅客和工作人员的安全。2020年5月开始逐步恢复运输。

自2020年6月初至8月末，有830万旅客享受了波铁城际公司提供的服务，即较去年同期（1420万人享受承运人的服务）下降41%。在公共领域持续实施的限制措施再次成为客流量减少的原因。11月上半月，由波铁城际公司担当列车的售票数量和预留席位数量较2019年平均下降约65%。由此，根据情况再次限制了开行列车的数量和其编组数量。临时取消了约5%的列车。



波铁城际公司在疫情初期制定并实施了一系列措施，以保障运输工作和过程畅通，以及最大限度地维护旅客和工作人员安全。

波铁城际公司每日对车辆进行维护。对车辆重要位置和旅客直接使用的车辆设备部件进行消毒，包括门把手、扶手、门控按钮或生物厕所按钮。对全国范围和各部门的列车进行清洁和消毒处理，因此每趟列车在每次运行前后都要进行消毒。自2020年3月起，已对机车、车辆和动车组进行了共计33.5万多次消毒，以及6000多次雾化方式消毒。

为列车长和列车乘务组配备了个人防护和卫生装备：口罩、手套、手部清洁和消毒的凝胶。检票时使用最新的无接触式终端设备，以便与旅客保持安全距离。

旅客对所采取的卫生安全措施表示高度赞赏：满意度调查结果表明，83%的旅客对这些措施进行了积极评价（这是自2013年波铁城际开始进行系统性满意度调查以来的最佳结果）。确保卫生安全是全社会“安全铁路”计划框架内的工作方向之一，该计划于2020年秋季由波铁城际和波兰铁路设备制造商和服务提供商协会发起，其目标是制定和采用铁路运输的高安全标准。

2020年，波铁城际接收了30台NEWAG公司制造的最新型EU160 Griffin系列电力机车（新松奇市）。这些机车在波兰以最高160 km/h的速度牵引列车。波铁城际还购置了125辆舒适型车辆，这些车辆在比得哥什佩萨（铁组加入企业）的工厂进行了现代化改造。这些是有坐席但没有包厢的二等车厢，车内为旅客提供许多便利设施，如空调、舒适的座椅、可充电的插座、无线上网和盲文提示。2020年，波铁城际还接收了10辆145Ab型车辆，这些车辆在生产铁路机车车辆的Fabryka Pojazdów Szynowych H. Cegielski（波兹南市）工厂进行了现代化改造并改装为餐车，其中有12张桌子和36张座椅供旅客使用，还提供了空调和无线上网服务。

在实施机车车辆升级计划的框架内，波铁城际共接收了340辆现代化改造后的车辆。此外，波铁城际还与Olkol公司签订了合同，对EU/EP07系列的20台电力机车进行现代化改造，其中包括将最大运行速度提高到160 km/h。

2020年12月，波铁城际与ZNTK Mińsk Mazowiecki车辆修理厂和比得哥什佩萨签订了合同，对另外125辆车辆进行现代化改造。

2021年，机车车辆的升级工作仍将继续，在此框架内，比得哥什佩萨将为波铁城际现代化改造总计约120列分组列车的车辆。

2020年，波铁信息有限责任公司根据波铁货运股份公司的委托，编制了“国际货协电子运单”草案，并继续为客运承运人编制“统一客票”草案。

2020年，**俄罗斯铁路**运送旅客8.72亿人次（较2019年下降27.2%）。其中，市郊运输——8.0454亿人次（较2019年下降25.6%），长途运输——6744万人次（较2019年下降42.1%）。旅客周转量为781亿人公里（较2019年下降41.4%），其中长途旅客周转量为535亿人公里（较2019年下降46%）。在市郊运输中，旅客周转量为247亿人公里（较2019年下降28.1%）。

2020年货运量为12.436亿吨，较2019年下降2.7%。运价货物周转量较2019年下降2.2%，为25444亿吨公里。国内货运量为7.579亿吨（较2019年下降3.8%），出口货运量为4.739亿吨（较2019年下降0.9%），过境货运量为2310万吨（较2019年下降3.7%）。

2020年，与铁组成员国的外贸量为2.555亿吨，较2019年增长1.0%。出口量为1.597亿吨，较2019年增长3%，进口量为6360万吨，较2019年下降7%；过境运输量为3210万吨，较2019年增长5%

2020年全年，俄铁采用国际货约/国际货协运单总共运输了27142批货物，较2018年下降7.4%，其中：

- 进口运输—2620批货物（较2019年下降62.9%）；
- 出口运输—16897批货物，（较2019年下降14.2%）；
- 过境运输—7625批货物，（较2019年增长66.4%）。



同时，2020年俄铁采用国际货约/国际货协运单总共运输了集装箱73391个，较2019年下降7.1%，其中：

- 进口运输—32856个集装箱（较2019年下降6.9%）；
- 出口运输—31805个集装箱，（较2019年下降20.2%）；
- 过境运输—8730个集装箱，（较2019年增长55.8%）。

投资计划的主要目的是对铁路线路进行各类大修。

2020年，铁路线路完工5260.2公里，铺设2113个道岔。

在“养路企业升级”项目框架内，主要任务之一是实施机车车辆升级改造。

2020年，购买1258辆车用于线路维修作业，购买242台养路设备，以及5个基础设施诊断设备。

此外，对2403辆特种货车进行了现代化改造。

2020年，俄铁继续发展俄罗斯联邦高速铁路。其中，已开始编制建设莫斯科—圣彼得堡高铁的设计文件。2020年6月，与设计公司签订了合同，开展工程勘测工作，并编制用于土地规划的文件和准备设计文件。

该高铁全长约为684公里，不考虑各站停车的情况下行驶时间为2小时15分钟。高铁将连接国内最大的集聚区，总人口约3000万，并将经过大诺夫哥罗德、特维尔和克林市。

计划于2027年底建完莫斯科—圣彼得堡高铁。

简化跨境手的措施之一是通过利用人工智能技术使采用信息技术执行的操作自动化，优化检查机关的工作，从而为货物在海关边境的运输创造最有利条件。

推广“单一窗口”机制。在实践中落实这种机制将有助于减少货物跨境运输的复杂性，并减少行政手续所花费的时间以及外贸参加者的成本。

在俄罗斯联邦落实“单一窗口”机制的框架内，俄铁创建了电子协作自动化信息系统，用于在商品运出和运入海关同盟的关境时与俄罗斯海关总署的自动化信息系统进行电子数据和文件交换。

国境铁路向电子数据交换技术的全面过渡有助于将初步信息自动发送至海关部门的信息系统，这将通过从铁路装车站提前获得运单中信息的方式，改善货车抵达铁路检查站进行申报时的作业指标。如果俄铁的海关代表可获得货物随附票据中的数据，则也可以提前编制电子版的过境报关单。

为建立统一的海关过境系统，俄罗斯和白俄罗斯的铁路和海关部门在纳乌什基—布列斯特、纳乌什基—奥尔沙、纳乌什基—科利亚季奇的经路开展货物运送经过欧亚经济联盟一些参加国的境内时采用电子文件流转。目前正在按照同样的原则在从欧洲经过布列斯特—后贝加尔国境口岸至东南亚的相反方向开展运输。

在落实“丝绸之路”倡议时，为了在组织从芬兰过境俄罗斯和哈萨克斯坦至中国的运输中简化货物跨境手，俄铁和俄罗斯海关总署正在利用芬兰海关部门开展海关检查的结果。作为海关检查的结果，使用了芬兰海关部门的MRN号（运输识别号），该号码通过铁路承运人的通信渠道发送至俄罗斯海关总署的信息部门。

在收到MRN号后，俄罗斯海关总署会在互认海关检查结果的原则上，对过境货物采取简化的海关作业办法。

这项技术可以通过合理使用风险管理系统，从而提高通过俄罗斯—芬兰边境通过站的列车开行速度，优化和加快海关作业，并提高海关检查的效率。

INTERTRAN项目正在顺利实施，这是通过电子运单开展多式运输的一个综合性项目，海运线路作业人员、以俄铁为代表的承运人、海关部门、发货人和收货人都参与其中。

信息技术通过电子形式保证以下工作：

- 在外国的港口办理运单和随附文件，将货物的电子数据传输到港口的自动化系统；
- 需办理海关通关手续的货物的电子海关申报；
- 办理货物运输申请和铁路运单，包括运输计划、商定运输和对运输的进一步监管；



——在港口计划和取送车以及发送车辆时办理车辆作业并组织电子文件流转；

——在到站以电子形式完成海关通关手续。

2020年，在俄罗斯铁路国境交接站的进口和过境运输中摘车数量为15 210车，占所有种类运输滞留车辆数的49.7%。所列数量为2 353个，较2019年下降了13.4%。被摘下车辆的平均停留时间较2019年从4.4日减少到4.2日，下降了4.5%。

运输体系的发展是俄罗斯联邦最重要的战略方向之一。

2020年，由于COVID-19疫情爆发，俄罗斯铁路和俄罗斯整体经济变得非常困难。全球危机导致必须采取更多措施来支持某些经济行业并调整一系列战略文件。

1. 支持铁路行业，以应对COVID-19疫情。为支持铁路旅客运输，通过了俄罗斯联邦政府令（2020年6月26日第927号，2020年10月16日第1698号），根据上述政府令将该类运输列入受疫情影响的行业清单，可享受支持措施，包括延期缴纳各类税款（增值税除外）和使用属于国家、市政或私有财产的不动产的租赁费用，可以享受用于紧急需要和支付工资的无息贷款、以2%利率计息且用于任何用途的优惠贷款、暂停破产，并开展计划内和计划外检查。

2. 俄罗斯联邦2020年7月21日第474号总统令《2030年前俄罗斯联邦国家发展目标》明确了铁路行业的中期发展任务，包括铁路数字化转型，在保持宏观经济稳定性的前提下保证国内生产总值增长速度高于世界平均水平，与2020年指标相比非原材料非能源类商品的实际出口量至少增长70%等。

3. 行业和地区发展的新战略。2020年影响铁路运输市场发展新战略的文件是批准的《2024年前和远期2035年前俄罗斯联邦制造业发展综合战略》《俄罗斯联邦2035年前煤炭工业发展规划》和《2024年前和远期2035年前的远东地区社会经济发展国家计划》。

4. 制定2035年前俄罗斯联邦交通运输战略。最重要的方向之一是俄罗斯联邦运输部关于2035年前俄罗斯联邦交通运输战略草案的工作。

交通运输领域国家政策的主要长期优先事项是：

——通过为用户提供高质量的基础设施服务，利用所有可用的运输方式，提高居民生活质量，满足其劳动、社会和文化需求；

——确保与经济的其他部门和生活领域发展有关的交通运输基础设施和交通运输方式的平衡和超前发展；

——有保障的、规范的交通运输基础设施是确保国家领土完整、互联互通和安全的前提；

——满足居民对高质量和安全的运输服务不断增长的需求；

——以客户为中心，提供一条龙服务；

——确保货物运输的经济性，区域均衡性和价格合理性；

——减少运输费用；

——货运服务的及时性、可预测性、规律性和可靠性；

——提高交通运输系统的数字化成熟度；

在铁路领域，计划：

——提高铁路网向东的货运量；

——政府对长途客运的支持；



2020年，现代机车车辆开始在俄罗斯21个地区的俄铁市郊线路上运行



- 发展大型城市群与国家经济发展中心之间的快速和高速交通；
- 建设新的铁路线，消除铁路运输和通过能力的瓶颈；
- 铁路融入城市环境。

5. 修订《俄罗斯铁路长期发展规划》。在2020年，明确2030年前俄罗斯联邦的国家发展目标，通过新的工业和地区发展战略文件，制定俄罗斯联邦2035年前的交通运输战略。同时由于宏观经济和实施的监管条件发生了变化，因此有必要修订俄罗斯铁路长期发展规划，该规划将于2021年进入积极实施阶段。

鉴于疫情恶化，为协调各部门的工作以防止对运输作业造成不利影响，俄铁成立了防控新冠病毒传播指挥部，用于保障俄铁的运输作业。

指挥部工作24小时不间断。参与指挥部工作的有俄铁、其子公司和下属公司的领导，以及联邦行政机构和铁路工会的代表。

2020年2月，在联邦各部委的参与下，俄铁核准了《预防铁路运输带来俄罗斯联邦境内感染扩散并引起2020-2030年居民卫生防疫领域紧急情况的防控措施综合规划》。

在各铁路局领导的部署下，已在中央和地区指挥部层级上组织了有关综合规划的措施落实工作。

修订了当发生卫生防疫性质的紧急情况时，铁路相关部门与俄罗斯执法机构、紧急情况部、联邦消费者权益保护和公益监督局的铁路运输区域机构、卫生保健部门在铁路车站和旅客列车上落实疫情防控措施的协作机制。

在指挥部开展工作过程中，通过决议并根据决议落实了下列主要措施：

1. 鉴于疫情影响，宣布铁路网进入高度戒备状态。
2. 核准了在查明工作人员感染新冠病毒时领导的应对方案
3. 各铁路局开展指挥演习，用于发展查明疑似感染病例时的职能责任和实用技能。
4. 采取措施将工作人员转为远程办公模式。
5. 开展准备工作，以便俄铁卫生保健部门对大量新冠感染病人的到来做好应对，配备了用于化验分析以查明新冠病毒感染的临床诊断实验室。
6. 编制了有关预防新冠病毒感染的挂图和宣传页，以便分发所有部门。
7. 除直接影响运送安全的活动外，俄铁禁止了所有集体活动。
8. 根据联邦消费者权益保护和公益监督局的建议，编制并核准了在疫情下高度戒备状态期间为俄铁工作人员免费发放防护用品的临时标准、以及为预防新冠病毒感染对企业办公场所消毒时消毒用品消耗的临时标准。
9. 每日监督工作人员防护用品和办公场所消毒用品的保障情况。
10. 利用公司的公务运输工具组织员工运输。
11. 保证对有大量人员在场的重要技术设备的场所进行日常清洁，并对接触面进行消毒。
12. 在生产场所的入口处为俄铁员工组织测温
13. 设立"热线"向公司员工提供新冠病毒感染传播问题的咨询意见。
14. 组织志愿者总部的工作。
15. 保障2020年夏季儿童组织团体和大众旅客运输的安全。
16. 组织员工定期检测是否存在新冠病毒感染并进行疫苗接种。

2020年，**罗马尼亚铁路**旅客运输总量为515.04亿车公里（为2019年的90.66%），货物运输总量为210.06亿车公里（为2019年的93.43%）。

2020年，罗马尼亚国有铁路股份公司继续开展了现代化改造既有铁路线路、区间、车站和其他铁路基础设施的项目，包括：

1. 修复铁路线路、现代化改造铁路车站、现代化改造电气集中联锁系统、安全系统和ERTMS控制系统、修复桥梁、小型桥梁和隧道，这些项目在2007-2013年是从“欧盟交通运输实施规划”（POST 2007-2013）中拨款，而现在是从国家预算拨款，包括：



——改造国境站—库尔提奇—斯梅里亚铁路线，该铁路线为泛欧4号走廊的组成部分，用于最高时速为160km的旅客列车和最高时速为120km的货物列车运行，第1区段：国境站—库尔提奇—阿拉德，共614千米。进度：工程已完成100%，最终的验收工作于2021年进行；

2. 改造铁路线路、现代化改造铁路车站、现代化改造电气集中联锁系统、安全系统和ERTMS控制系统、修复桥梁、小型桥梁和隧道，这些项目从2014-2020年欧盟“大型基础设施”（POIM）/“连接欧洲”机制（Connecting Europe Facility – CEF）提供拨款，即：

2.1) 修复布拉索夫—斯梅里亚铁路线路，该铁路线路为泛欧亚走廊的第4部分，用于开行最高时速为160km的旅客列车和最高时速为120km的货物列车，卡什拉鲁—斯梅里亚区段。

实施进度—2020年：

——斯梅里亚—温措德洛斯区段：42.26公里已验收；

——温措德洛斯—卡什拉鲁区段（98.10%）；

——卡什拉鲁—斯梅里亚ERTMS系统（81.50%）。

2.2) 修复布拉索夫—斯梅里亚铁路线路，该铁路线路为泛欧4号走廊的组成部分，用于开行最高时速为160km的旅客列车和最高时速为120km的货物列车，斯及索拉—卡什拉鲁区段。

实施进度—2020年：

——91.58公里铁路线路已验收；

——斯及索拉—卡什拉鲁ERTMS系统（94%）。

2.3) 修复国境站—库尔提奇—斯梅里亚铁路线路，该铁路线路为泛欧4号走廊的组成部分，用于开行最高时速为160km的旅客列车和最高时速为120km的货物列车，第2区段：614千米—古拉萨达，及第3区段：古拉萨达—斯梅里亚。

实施进度—2020年：

——2a分段：614公里—贝尔扎瓦Y站（50.30%）；

——2b分段：贝尔扎瓦Y站—伊尔杰乌Y站（53.30%）；

——2c分段：伊尔杰乌Y站—古拉萨达（35.42%）；

——第3区段：古拉萨达—斯梅里亚（37.81%）；

2.4) 现代化改造斯库列恩—阿德朱特区段电气集中联锁装置，实施进度—2020年（100%）。

2.5) 轴箱过热测试系统和压缩制动装置。实施进度—2020年（100%）。

2.6) 修复桥梁、小型桥梁和隧道工程—蒂米什瓦拉区域铁路分公司—第2组“桥梁，小型桥梁”。实施进度—2020年（92%）。

2.7) 修复桥梁、小型桥梁和隧道工程—雅西区域铁路分公司。实施进度—2020年（100%）。

2.8) 修复桥梁、小型桥梁和隧道工程—克卢日区域铁路分公司。实施进度—2020年（95%）。

2.9) 修复桥梁、小型桥梁和隧道工程—布加勒斯特区域铁路分公司。实施进度—2020年（99.50%）。

2.10) 修复桥梁、小型桥梁和隧道工程—克拉约瓦区域铁路分公司。实施进度—2020年（93.60%）。

2.11) 规划与实施“现代化改造布加勒斯特北部—布加勒斯特‘亨利·科德安’国际机场”投资项目工程——第一阶段：连接铁路与‘亨利·科德安’国际机场T1航站楼”。

实施进度—2020年（99.50%）。

2.12) 修复布拉索夫—斯梅里亚铁路线路，该铁路线为莱茵—多瑙河走廊组成部分，用于开行最高时速为160km的旅客列车和最高时速为120km的货物列车，区段：布拉索夫—斯及索拉，第1分段布拉索夫—阿坝茨和第3分段卡茨—斯及索拉。实施进度—2020年（5%）。



2.13) 修复布拉索夫—斯梅里亚铁路线，该铁路线为莱茵—多瑙河走廊组成部分，用于开行最高时速为160km的旅客列车和最高时速为120km的货物列车，区段：布拉索夫—斯及索拉，第2分段阿坝茨—卡茨。进度：2020年已签署工程实施合同，施工时间—2021年。

作为铁路基础设施的管理人，罗马尼亚国有铁路股份公司采取了以下简化跨境措施：

——2020年，为确定“日姆波利亚—基金达国境站间列车运行规则”的最终版本与塞尔维亚铁路基础设施管理人进行了会谈；

——库尔提奇—廖科什哈孜、叶比思科比亚—比霍尔—比哈尔克列斯捷什，久尔久北部—鲁塞和维丁—果列茨国境站间采用信息系统，使得罗马尼亚与邻国（匈牙利和保加利亚）车站值班员间能够自由咨询和提供信息，以解决语言障碍；

——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良好协作，缩短了货物列车在国境站的滞留时间。

在COVID-19病毒流行期间，罗马尼亚国有铁路股份公司作为铁路基础设施管理人遵守疫情防控规定，保障铁路运输畅通。

2020年，罗马尼亚国有铁路货运公司（罗铁货运）运送1450万吨货物，其中国内运输—1350万吨（为2019年的77.85%），出口运输—61.52万吨（为2019年的80.44%），进口运输40.95万吨（为2019年的63.72%），国境运输—未办理。

2020年，罗铁货运未购置新的机车车辆，但已完成14台机车的现代化改造，还有27台机车已开始改造。

2020年，签署了“罗铁货运和保加利亚铁路货运经营人间货车互使协议”。

为改进货物运输工作，采取了以下措施：

——改善与托运人的关系，使服务名称和质量水平与服务费用相符；

——寻找方案降低运输成本；

——根据合同按托运人要求提高技术性能；

——根据合同优化资源分配，保障业务规模与可观收入；

——提供物流资源以发展运输服务；

——为未使用车辆寻找新的运输机会；

——为通过配备所需车辆的数量以满足车辆的高需求和平稳运输寻找方案；

——优化空车运行；

——集中服务最有利的运输方向；

2020年，罗铁（货运）采用国际货约/国际货协运单运送了5130车货物，货物总运量为224821吨，包括：

1) 自罗马尼亚发运至适用国际货协的国家（出口）：3160车，总数122367吨货物，其中：

——至摩尔多瓦共和国：2776车/120805吨；

——至乌克兰：384车/1562吨；

2) 自适用国际货协的国家至罗马尼亚（进口）：1970车，总数为102454吨货物，其中：

——1057车/50348吨来自乌克兰；

——678车/39294吨来自摩尔多瓦共和国；

——111车/5639吨来自俄罗斯联邦；

——124车/7173吨来自白俄罗斯共和国。

自2020年3月起，由于新冠疫情爆发致使整个劳动力市场受损。

疫情流行的最初几个月影响尤为明显，造成铁路运输中断和一些大型工厂（例如机械和石油产业）规模缩减，原料和能量消耗减少，国内和国际运输总量降低。

政府实行的限制措施和过去几个月活动的减少，导致需采取一系列措施，例如：



- 将工作周从5天减少为4天；
- 一些部门组织在家办公，以确保罗铁货运工作畅通；
- 调整工作日的上下班时间，以避免人员聚集和保持其社交距离；
- 提供防护口罩和消毒用品。

此外，铁路货物运输经营商需保证机车车辆的铁路运行安全。以使铁路运输不会对人员、承运货物、机车车辆、基础设施以及环境造成任何危险。

随着工业客户的复工，铁路采取了一系列措施恢复正常的工作计划，为铁路货物运输提供快速和优质的服务。

此外，还采取措施取消了对列车乘务人员在国境（特别是与塞尔维亚接壤的国境）的各种限制，这些限制曾短期内由各法律文件进行了约束。

同时，为适应铁路货运市场的当前状况，组织结构也发生了变化。

目前公司发展趋势良好，据估计有可能将铁路货运量恢复到与前几年相当的水平。

考虑到罗铁货运股份公司作为国有承运人的战略作用，公司即使在紧急状态下也从未停止活动。

2020年，罗马尼亚国有铁路客运股份公司（罗铁[客运]）运送旅客4080万人次（为2019年的71.6%，2019年为7160万人次），客运周转量为33亿人公里（为2019年的62.5%，2019年为52亿人公里），其中国际联运为7.77万人次（为2019年的38%，2019年为20.4万人次）。

2020年，依靠自有资金在罗马尼亚机车车辆维修厂对罗铁（客运）所属的400多辆车进行了维修和现代化改造。

罗铁（客运）的工作重点是保障运输和区域间/国际联系，以及保护旅客及公司员工的安全。

在罗铁（客运）的列车上须佩戴口罩，建议使用一次性手套，并建议旅客在上车时保持距离。在紧急状态期间建立和实施的列车清洁和消毒措施目前仍在持续。

建议旅客在网上或通过电话提前购买车票，并使用信用卡付款，以避免在售票点使用现金，而在售票处/信息中心时旅客彼此之间应保持至少2米的距离。

同时，对列车乘务人员和司机进行了旅客告知培训：“我们请您阅读卫生部发布的规定，谢谢”。

为帮助旅客，罗铁（客运）不断分析公共需求、列车上座率，不断调整列车的编组，以确保旅客及公司员工的安全，并在列车发车时配备全套消毒用品。

2020年，**斯洛伐克铁路**运送旅客4670万人次（较2019年下降40%），其中国际联运旅客为160万人次（较2019年下降67%）。

2020年，斯铁货运公司运送货物2620万吨（2019年为2990万吨），其中国际联运货物为2290万吨，国内运输货物为320万吨。

2020年1月，继续落实2019年自西安（中国）经哈萨克斯坦、俄罗斯和乌克兰至多瑙斯特雷达（斯洛伐克）运输货物的新项目，在斯洛伐克多布拉集装箱办理站将集装箱换装至欧洲轨距的货车上。列车从中国至斯洛伐克多瑙斯特雷达的运行时间为12天。后续运输由于新冠疫情的传播而暂停。2020年9月恢复了运输，并继续每周开行一列。2020年在斯洛伐克多布拉集装箱办理站共换装了15列发自中国的集装箱和4列发往中国的集装箱。在多数情况下使用斯铁（货运）车辆运送。后续计划运输频次为每周1-2列。

2020年，开展了自哈萨克斯坦日利纳Kia工厂经波兰、白俄罗斯、俄罗斯至厄斯克门站的汽车配件集装箱运输（前三列）。运输采用了国际货约/国际货协运单。

2020年，斯铁货运公司采用国际货约/国际货协运单运送502件货物、570车和202个集装箱，其中，出口—177件货物、111车和176个集装箱（发往中国的多式联运货物）；进口—146件货物和168车（化学品、建材和来自乌克兰的石油产品）；过境—179件货物，291车和26个集装箱（所有过境货物均是从乌克兰发往捷克、德国和奥地利）。



在基础设施现代化改造方面开展了以下工作：

——别兹诺克站和多瑙河畔伊万卡站—用于停放汽车和自行车；

——斯铁现代化改造普霍夫—日利纳铁路线路，将时速提高到160公里，第1阶段（预计于2021年12月完工）；

——现代化改造日利纳—科希策、利托夫斯基—米库拉斯—波普拉德塔特拉（不经停）区段铁路线路，第1阶段（波普拉德—卢奇夫纳）（预计于2022年8月完工）；

——斯铁现代化改造德文斯卡新村—斯洛伐克共和国/捷克共和国边境（德文斯卡新村区段（不经停）—马拉奇和库塔（不经停）—斯洛伐克共和国/捷克共和国边境）。将根据FIDIC（设计和施工）黄皮书实施建设。协定自2020年9月10日起生效，预计于2023年11月完工；

——《斯铁建设日利纳—特普利奇卡编组站并连接日利纳铁路基础设施枢纽》（预计于2024年12月完工）。

在更新机车车辆计划框架下，2020年开展了为货车改装LL型闸瓦（低噪音车辆）的工作。目前在该项目框架下已改装了1500辆车（计划到2021年底共将改装2050车）。

同时，2020年继续开展为5000辆货车单元配备GPS传感器工作。截至2020年已为4500辆车配备GPS传感器。

2020年开展了现代化改造210型（调车电力机车）和363型（多流制电力机车）牵引机车车辆的工作。自2020年12月起新的EJ 660和661型号（电动车组）已投入运营。

在发展快速和高速旅客运输网络纲要框架下开展了下列工作：

——斯铁现代化改造斯洛伐克共和国/捷克共和国边境—库蒂—德文斯卡新村铁路线路；

——斯铁现代化改造普霍夫—日利纳线路，将时速提高到160公里。第1阶段，优化（普霍夫—波瓦斯卡-杰普拉）；

——斯铁完工日利纳—特普利奇卡编组站并连接日利纳铁路基础设施枢纽；

——斯铁现代化改造日利纳—科希策线路（利托夫斯基—米库拉斯—巴波普拉德-塔特拉（不经停）第一阶段[卢奇夫纳—波普拉德-塔特拉线路]）；

——斯铁新建尼特拉—瓦赫河上特尔诺维奇新铁路线路。

2020年，斯铁货运公司继续落实2019年开始落实的措施：

——国内运输和国际联运中使用电子运单（电子传送适用于所有模式）；

——在交付地点对车辆确责时采用承运人间责任移交的证明，并改善对列车在欧盟铁路网中运行的追踪；

——通过基础设施管理者与运输公司之间对路线查询、列车编组和列车运行等实施电子通信的方式管理铁路基础设施；

——推出用于申请列车和货物新版软件（扩展了信息）。

在新冠肺炎疫情传播的情况下，为确保铁路运输畅通，定期出版总局长颁布的工作方法指南。工作方法指南中全面介绍了以下内容：

——职工的作业模式和作业条件；

——雇主方工作的阻碍；



斯洛伐克铁路采取一系列措施保证疫情下的旅客运输



- 进餐制度；
- SAP HR中薪酬管理新系统；
- 组织工作；
- 一般信息—预防在工作地点和家庭的空气飞沫传播感染原则；
- 区域公共卫生部门的联系方式；
- 总任务、责任划分和期限。

组织现场作业时，根据当地条件实行常规倒班、低生产率条件倒班或限制工位数量倒班。将工作进度一致的工作地点员工人数降到最少，保障各岗位的必要工作。为员工配备了防护和消毒用品。允许员工在家中远程办公。

车站定期采取卫生措施（提高机车车辆/旅客车厢清洁和消毒频率）。根据当前的疫情情况已及时更新铁路时刻表和乘车条件。

2020年，**乌兹别克斯坦铁路**运送旅客6278974人次（为2019年的26.9%），其中直通联运—215162人次（为2019年24.3%）。

客运周转量为17.949亿人公里（为2019年的40.9%）。

集装箱货运量为：进口—2406840吨，出口—769749吨，过境—136487吨。

2020年，开通了新的集装箱路线：谢尔盖利—卡拉卡尔帕克斯坦（出口站）—阿克套港（换装出口站）—别尤克卡西克（出口站）—格鲁吉亚阿卡哈拉基（出口站）至土耳其，以及谢尔盖利—霍贾达夫列特（出口站）—土库曼巴希I轮渡站别尤克卡西克（出口站）—格鲁吉亚阿卡哈拉基（出口站）至土耳其。

在2020年基础设施现代化改造计划框架下，现代化改造了安迪延—萨瓦—哈纳巴德铁路区段，组织开行近郊列车并修复了180公里铁路线。

同时，自去年起，在安集延和布哈拉工业区正建设物流中心。在乌兹别克斯坦集装箱股份公司的布哈拉、安集延和乌鲁格贝克物流中心内完成了封闭式海关仓库的建设和改造工作，以及在吉扎克、劳斯坦、泰尔梅斯和乌根奇物流中心内完成了开放式海关仓库的建设和改造工作。

2020年，改造并投产了纳曼甘铁路站（纳曼甘州）。

在购置新机车车辆和现代化改造现有机车车辆计划框架下，2020年购置了：

- 从俄罗斯联邦新切尔卡斯克的制造厂购置了5台电力机车；
- 从中国大连的制造厂购置了4台电力机车。

修复、现代化改造和重新装备了2133辆货车，延长了其使用寿命。

2020年，生产新车399辆、现代化改造2164辆。

2020年，共购置12辆客车，其中2辆MO型，9辆ЦМО型，1辆ЦМК型。

此外，计划购置26台货运机车和7台客运电力机车。

在“安迪延—萨瓦—哈纳巴德区段电气化和组织近郊列车项目”框架下，在萨瓦伊和哈纳巴德车站之间建成了一条全长10.8公里的新铁路。

在COVID-19疫情下确保铁路运输不间断方面，乌兹别克斯坦铁路股份公司采取了一系列卫生和预防措施，特别是在下列国境站：库普里克、贝卡巴德、卡纳巴德、萨瓦伊、乌奇库尔干、苏沃诺博德、科吉达夫莱特、塔利马里（尔兹



乌兹别克斯坦铁路的Afrosiab型高速列车



德-154)、奈门库尔、卡拉卡尔帕克斯坦、苏尔霍诺博德、库瓦赛、库杜克利、加拉巴、阿姆桑、尔兹德-449和皮特尼亚克)。

根据国境站作业流程办理过境。

2020年，**乌克兰铁路**客运周转量为106.737亿人公里，为2019年(283.561亿人公里)的37.6%，其中：

- 长途运输—83.193亿人公里，较2019年(233.431亿人公里)下降64.4%；
- 国际联运—1.249亿人公里，较2019年(10.571亿人公里)下降88.2%；
- 国内运输—81.944亿人公里，较2019年(222.86亿公里)下降63.2%；
- 市郊运输—23.544亿人公里，较2019年(50.13亿人公里)下降53.0%。

为提升旅客服务质量，乌(克)铁倡议并对一系列列车采取简化跨境和海关手续办法，使在途时间缩短了30-110分钟，并创造了舒适的乘车环境。

具体措施之一是对基辅—普热梅希尔第705/706和715/716次《城际+》国际快速列车直接在利沃夫—莫斯科斯卡区段的运行经路上进行边防和海关检查。此办法能够缩短乌克兰和波兰之间国际联运列车的途中停留时间，并创造更加便利的旅客运输条件。

为提升该路径的列车运行数量并能直接在检查点进行检查作业，根据乌克兰内阁的命令，自2019年12月起在利沃夫站开设了检查点。

乌(克)铁还研究了穆卡切沃—布达佩斯第33/34次列车走行途中在穆卡切沃—乔普区段开展检查程序的可能性。另外，为减轻检查放行站的负担，研究了检查站直接掌管检查程序的问题。

近几年内，在基辅检查站对基辅—明斯克第85/86次旅客列车开展边防和海关检查。自2018年9月起，对基辅—明斯克—维尔纽斯—里加第31/32次列车开展检查。自2019年4月起，对基辅—华沙第67/68次列车采用同样的检查办法。

在COVID-19疫情传播而实施封锁隔离的情况下，2020年根据乌克兰部长内阁2020年6月17日第500号“关于修改乌克兰部长内阁个别法案”的命令以及乌克兰首席公共卫生官2020年5月30日第31号“关于核准因新冠病毒(COVID-19)传播而实施封锁隔离期间在组织铁路运输时有关防疫措施组织的临时建议”的命令(经乌克兰首席公共卫生官2020年7月3日第39号令修订)开展铁路旅客运输。

根据上述法规文件，在旅客运输中采取了以下措施：

1. 对办公场所和公共场所进行常规清洁和消毒。
2. 为保证旅客在火车站场所的社交距离，在售票处窗口、车站服务窗口和类似地点前的地板上划了边界线。
3. 广播通报需保持社交距离，制造个人空间以避免拥挤。
4. 组织工作以最大程度地减少人流拥挤，包括在候车室避免拥挤，并根据当地情况，限制入口/出口、进/出场所、上/下车时的旅客流量。
5. 旅客人数不得超过车辆技术特点规定的座位数。
6. 向与旅客直接接触的员工提供个人防护用品(防护面罩或防护口罩)。不允许铁路员工在无个人防护装备的情况下工作。



乌克兰铁路上的TЭ33AC型新内燃机车



7. 在上车时对旅客进行体温检查，并要求旅客在上车时以及乘坐全段路线中佩戴防护口罩。

8. 确保客车中配有酒精消毒剂，以对旅客的手进行消毒。

9. 列车班组员工配备了口袋便携式消毒剂。

10. 旅客列车的每节车厢都提供了所需数量的液体肥皂。

11. 在开始轮班之前，对向旅客提供服务的所有员工进行温度检查。体温高于37.2°C或有呼吸系统疾病迹象的员工不得工作。

12. 在每回列车班次结束后，在列车的编组和换乘点，都要对客车（车厢的所有表面）进行消毒处理。

13. 在列车运行过程中，根据细则，每小时在最短暴露时间内用酒精类消毒剂处理旅客手接触过的表面（门把手、座椅、折叠桌、水槽等）。

14. 列车配有单独容器，用于收集用过的个人防护用品，以供随后处理。

15. 车厢内为旅客提供了有关个人预防冠状病毒COVID-19措施的可视信息。

2020年乌克兰铁路货运量为30550万吨货物，比2019年减少750万吨或2.4%。进口量减少至3650万吨（-660万吨，-15.4%），出口量减少至11300万吨（-280万吨，-2.5%），过境量减少至1250万吨（-1800万吨或-12.8%）。国内运输量增加至14340万吨（增加390万吨，增长了2.8%）。

2020年，采用国际货约/国际货协运单运送了43548批货物，较2019年的47667货批数量下降了9%。其中有40331辆车（出口-19424辆、进口-12443、过境-8464）和3217个集装箱（出口-65、进口-31、过境-3121）。

采用国际货约/国际货协运单运送的主要货物有：

——向罗马尼亚出口：木柴、大麦、葵花籽油、松木、木片、陶瓷板、高岭土、硝酸铵混合物、硅酸盐水泥、尿素、煤焦油、扁铁、食盐；至匈牙利：甜菜糖蜜；至斯洛伐克：空车、煤焦油、锻钢卷；

——从罗马尼亚进口：空车；

——过境：自俄罗斯至罗马尼亚：硫化砷、纸和纸板、纤维素；

自罗马尼亚至俄罗斯、匈牙利、白俄罗斯、波兰：空车；自白俄罗斯至罗马尼亚：水泥制品，陶瓷制品、亚麻籽、松木、纤维板、氯化钾、木片、松木、天然滑石；自匈牙利至俄罗斯：空车。

2020年，沿乌克兰开行有下列经路的国际集装箱班列和混合班列：

——立陶宛（德拉吉斯特港—基亚纳）—白俄罗斯（古多盖—斯洛维奇诺）—乌克兰（别列热斯季—敖德萨/切尔诺莫斯克—轮渡站/莫吉利夫—波季利西基）—格鲁吉亚（波季/巴统一—加尔达巴尼）—阿塞拜疆（博尤克—卡西克—阿拉特）/保加利亚（瓦尔纳—索菲亚）/摩尔多瓦（韦尔奇涅茨—朱尔朱莱蒂/埃图里亚/温格内）—乌克兰（夫里卡采/雷尼—雷尼港）/罗马尼亚（雅西）—“维京”号；

——爱沙尼亚（塔林—瓦尔加）—拉脱维亚（卢加日—因德拉）—白俄罗斯（比戈索沃—斯洛维奇诺）—乌克兰（别列热斯季—切尔诺莫斯克—轮渡站/敖德萨港/莫吉利夫—波季利西基）—摩尔多瓦（韦尔奇涅茨—朱尔朱莱蒂/埃图里亚/温格内）—乌克兰（夫里卡采/雷尼—雷尼港）—“野牛”号；

——中国—哈萨克斯坦（多斯特克/阿腾科里—伊列茨克）—俄罗斯（卡尼赛—苏泽姆卡）—乌克兰（泽尔诺韦—乔普/伊佐夫/巴捷沃）—斯洛伐克/波兰/匈牙利；

——中国—哈萨克斯坦（多斯特克/阿腾科里—埃利迈/伊利茨克）—俄罗斯（卡尔塔雷/卡尼萨伊—克拉斯诺耶）—白俄罗斯（奥西诺夫卡—戈伦）—乌克兰（乌德里茨克—伊索夫）—波兰；

——中国—蒙古—俄罗斯（纳乌什基—苏泽姆卡）—乌克兰（泽尔诺韦—基辅—利斯基）；



——中国—蒙古—俄罗斯（纳乌什基—苏泽姆卡）—乌克兰（泽尔诺韦—巴捷沃）—匈牙利；

——立陶宛（德拉吉斯特港—基亚纳）—白俄罗斯（古多盖—斯洛维奇诺）—乌克兰（别列热斯季—布罗瓦雷/敖德萨港）；

——白俄罗斯（戈雷恩/甘采维奇/卢尼涅斯/日特夫科维奇—戈雷恩）—乌克兰（乌德里茨克—瓦杜尔—西列特）—罗马尼亚；

——俄罗斯（切列波维茨II—苏泽姆）—乌克兰（泽尔诺沃—伊佐夫）—波兰（赫鲁别舒夫—扎莫希奇）；

——乌克兰（下第聂伯罗夫斯克枢纽站—伊佐夫）—波兰（赫鲁别舒夫—斯拉夫库夫）。

考虑到国内客户的利益，为增加货运量、保证货物完好无损、缩短运到期限，沿乌克兰开行有国内集装箱班列。

乌克兰铁路有潜力提高运量并在新经路上开行集装箱班列。

2020年，定期组织开行了19列集装箱班列，其中3列国际联运经路如下：中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—乌克兰—波兰，中国—蒙古—俄罗斯—乌克兰和中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—乌克兰—波兰。

在跨里海国际运输通道上借助黑海（切尔诺莫斯克—波季/巴统）和里海（阿拉特—阿克套港）的轮渡组织集装箱班列运送的可能性，经路如下：欧洲国家—乌克兰（乔普/巴捷沃/伊佐夫/莫斯季斯卡/瓦杜尔—西雷特—轮渡站）—格鲁吉亚（波季/巴统—加尔达巴尼）—阿塞拜疆（博尤克—卡西克—阿拉特）—哈萨克斯坦（阿克套港—多斯特克）—中国。

完善跨境手续是乌克兰境内简化国际贸易和物流手续的组成部分。根据2019年10月8日的“乌克兰国家财政部与乌克兰铁路股份公司之间的信息合作协议”，乌（克）铁与国家海关总署于2020年期间开展了信息交换工作。

工作包括以下方面：

——简化和减少进口和过境货物边境转运站的处理时间，即在列车到达前以电子形式向海关当局提供列车交接单。

——组织电子文件流转，用于当货物运抵目的地海关（到达站）时从海关部门取得由海关办理的货物通关手续电子信息并作为其发放给收货人的许可证；

——向承运人提供属于非乌克兰居民的空车作为商用运输设备进口到乌克兰境内的海关申报单的信息；

——编制并向乌克兰海关部门提供“通用运抵申报单”，使其能够评估货物进入乌克兰海关辖区时的风险。

2020年，在公司董事会于2016年11月29日决议批准的“2021年前机车车辆更新（预测）纲要2021”的范围内，乌（克）铁更新了总价为32.9657亿格里夫纳的6669台机车车辆，具体如下：

——购置机车车辆-28辆客车，金额为6.53亿格里夫纳；

——机车车辆的大修现代化改造和大修6641辆，金额为26.4357亿格里夫纳（其中94台机车，金额为11.8765亿格里夫纳；6501辆货车，金额为10.2515亿格里夫纳；13辆客车，金额为2.1547亿格里夫纳；33辆动车，金额为2.1553亿格里夫纳。

2020年，位于乌克兰国境的铁路口岸站（检查站）完成了金额为1202万格里夫纳的装备购置。其中与欧盟国家接壤的边境站设备花费870万格里夫纳。包括视频监控系统现代化改造、加强外部照明、房舍和建筑物的日常修理以及工务作业等。

2020年，**捷克铁路**的货运指标显示货运量有所下降，为590.17亿吨，较2019年约下降8%，货运周转量约为6%。第四季度货运量（以吨为单位）甚至增长了3%，货运周转量（以吨公里为单位）为4%。

2020年，疫情对旅客运输产生了重大影响。由于为防止COVID-19疫情蔓延而采取的限



制措施以及由此导致的2020年人口流动性下降，客运量出现了明显下降：占2019年同期客运总量超过30%，人公里指标约为40%第二和第四季度的数据显示，降幅更为明显：在此期间，客运量大约下降了一半，而以人公里为单位的客运周转量甚至下降了60%。



2020年，捷克铁路继续对铁路线路和基础设施开展大规模的现代化改造

在第4走廊（该走廊从与奥地利接壤的国境途经捷克布杰约维采—塔博尔—布拉格—乌斯季纳德拉贝姆—德钦至与德国接壤的边境）现代化改造的框架内，2020年继续在苏多

梅尔日采—沃迪采线路（计划于2021年完成塔博尔—布拉格区段的工作）和涅曼尼采—谢维京线路（建设的第一阶段）开展工作，同时在推行ETCS系统的第二阶段，计划于2020年底前完成捷克布杰约维采—塔博尔区段的工作。

2020年，继续落实“优化布拉格—戈斯季瓦尔日—布拉格总站线路区段，第二阶段”项目，计划于2021年完工。由此将建成捷铁路网上的首条四线铁路。

在完善无线电通信系统的框架内，过去一段时间已完成了在乌斯季纳德奥尔利采—利赫科夫、皮尔森—捷克布杰约维采、捷克维列尼采—捷克布杰约维采—格尔尼德沃尔日什季和贝隆—皮尔森—赫布线路推行GSM-R数字标准的工作。正在推行欧洲列车运行管理系统（ETCS）。正在第1走廊的科林—布热茨拉夫—与奥地利/斯洛伐克接壤国境的区段开展ETCS系统试运营的工作，并已在卡尔维纳佩特洛维采—俄斯特拉发—普尔谢洛夫—布热茨拉夫区段完成了ETCS系统的推行工作。

继续落实发展市郊运输铁路基础设施和推行一体化交通系统的投资项目。

在现代化改造和发展铁路基础设施方面，2020年继续落实下列优先投资项目：

- 现代化改造铁路过境走廊；
- 现代化改造铁路枢纽；
- 现代化改造纳入欧洲铁路系统/网络的其他线路；
- 保障铁路线路的互联互通；
- 发展市郊运输和一体化交通系统；
- 维修和现代化改造铁路车站；
- 建设快速线路。

过境铁路走廊（铁组第4和第6走廊，经过捷克共和国境内，基本与泛欧走廊重合）的现代化改造旨在使捷克共和国的铁路运输功能得到质的改善，并显著缩短在重要方向（特别是捷布拉格—俄斯特拉发和布拉格—布尔诺）的途中时间。作为对布热茨拉夫—布尔诺—捷克特尔热波夫—布拉格—德钦经路的泛欧1号走廊和布热茨拉夫—普尔谢洛夫—俄斯特拉发—卡尔维纳佩特洛维采经路的泛欧2号走廊已完成的现代化改造工作的延续，正在对泛欧3号和4号走廊进行现代化改造。

2020年对最后8个最繁忙的走廊区段进行了重建，并将于未来几年继续开展工作，以防止区段速度的下降，为互联互通创造条件并提高运行的可靠性和安全性。首先对维利姆—波尔日恰内和德尔玛洛维采—卡尔维纳佩特洛维采区段进行重建。

完成了布拉格-戈斯季瓦尔日车站的工作，并继续对布拉格-戈斯季瓦尔日—布拉格-弗尔绍维采区段进行施工，这应保障4号走廊与布拉格枢纽相连接。完成了内格雷利高架桥的改



造，并完成了布尔诺总站的现代化改造，继续改造皮尔森和赫布枢纽，同时继续开展普尔谢洛夫枢纽的二期改造。开始对帕尔杜比采枢纽进行现代化改造，并正在筹备将3号走廊与布拉格枢纽相连的布拉格总站—布拉格-斯米霍夫区段的建设工作。

2020年，继续对科林—哈夫里奇库夫-布罗德—克日扎诺夫—布尔诺线路进行分阶段重建和现代化改造，其中部分区段的工作已经完成。继续对雷



塔林波罗的海火车站的Stadler FLIRT型现代客运动车组

萨纳德拉贝姆—切拉科维采—布拉格-维索恰内区段进行现代化改造并落实投资项目，以提高瓦拉什斯克-梅季尔日齐—古斯托佩切纳德贝齐沃区段的运行速度。正在筹备对科林—内姆布尔克—弗谢塔特—乌斯季纳德拉贝姆—德钦和比尔森—多马日利采区段线路进行现代化改造，并筹备对乌斯季纳德拉贝姆—莫斯特—赫布和捷克布杰约维采—皮尔森区段铺设新轨道。

2020年，逐步完成了在布拉格—德累斯顿、布拉格—布尔诺—布热茨拉夫和布尔诺—普尔谢洛夫—俄斯特拉发区段组织快速和高速运输的可行性研究筹备工作。经与波兰方面合作，根据公开招标的结果选择了一家公司，为从布拉格经赫拉德茨克拉洛维至弗罗茨瓦夫（波兰）的经路组织开展高速运输准备可行性研究。

2020年，**爱沙尼亚铁路**运送1153.4万吨货物，较2019年下降12.7%。国际联运货物运量1019万吨，较2019年下降8.3%。

2020年运送旅客600.2万人次，较2019年下降28.4%，完成了2654.20万人公里，较2019年下降32.2%；国际（直通）联运运送旅客7760人次（根据乘车票据发售日期统计人次），较2019年下降93%。

2020年，未开通新的集装箱经路（根据列车编组计划）。未采用国际货约/国际货协运单开展货物运输。未投产新线。

2020年，购置了11辆货车。

爱沙尼亚铁路股份公司的战略目标之一是对塔尔图和纳尔瓦方向的旅客列车提速。为此，在塔尔图—纳尔瓦和塔帕—塔尔图区段上进行了线路大修。已开始拉直“铁路弯道”的工作，并开始埃马约吉河上建设一座新桥。

爱沙尼亚铁路股份公司的主要投资方向是自动化行车管理、现代化改造安全系统、提升铁路通过能力、提速及电气化等。

为在COVID-19疫情下确保铁路运输畅通，在2020年采取了以下措施：

- 为员工分发个人防护用品，以防止病毒传播；
- 大多数员工改为居家办公；
- 以远程方式开展会晤；
- 每天关注国家和公司的疫情状况。

**铁组有关编制、商定、完善和修订法律及技术标准文件的工作保证了统一的国际铁路联运法律体系在铁组成员国之间的形成和有效发挥作用，也为铁组在不断变化的世界形势下推动亚欧大陆国际铁路运输发展（包括集装箱运输和多式联运）、提升铁路竞争力和吸引力提供了保障。**



# 1. 铁组各方面 工作情况





## 1.1 运输政策和发展战略

2020年，考虑到落实有关完善铁组铁路走廊运输及其发展，简化国际铁路旅客和货物运输跨境手续，提高铁路竞争力，以吸引更多国际过境货物和提高铁路运输市场份额等综合措施，继续开展了关于制定铁组成员国铁路政策的工作。

报告年度内根据已核准格式，研究并商定了铁组成员国关于落实2020年前完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展综合规划的汇总信息，以随后提交铁组部长会议。

商定了铁组约+建302备忘录《编写和填写有关完善铁组铁路走廊运输和发展综合规划办事细则》草案和铁组约+建303备忘录《编写和填写铁组铁路运输走廊技术运营说明书办事细则》草案。

根据铁组委员会办事细则第四条第2项规定，开始对上述备忘录进行核准。

在铁组约+建302备忘录《编写和填写有关完善铁组铁路走廊运输和发展综合规划办事细则》草案获得核准后，计划编制2030年前有关完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展的新综合规划。

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继续开展工作。应指出，铁组走廊参加国在铁组工作机构各会议框架内，包括在技术运营说明书和完善铁组第1-13铁路走廊运输及其发展的综合规划工作框架内落实了备忘录条款。

土库曼斯坦建议对铁路合作组织第10铁路走廊技术、运营和商务发展合作备忘录列入修改事项并表述如下：

——主要方向：敖德萨/伊利伊乔夫斯克/朱尔朱列什季/康斯坦察/瓦尔纳/布尔加斯—波季—第比利斯—巴库—土库曼巴希—别列克特—阿腾撒赫拉（原撒帕尔穆拉特 土库曼巴希）—布哈拉—吉扎克—哈瓦耶特—塔什干—阿雷西—卢戈瓦亚—阿克托盖；

——第10之11支线：别列克特—吉泽尔加亚—谢尔赫佳卡—博拉沙克—乌津—阿克套港—别列克特—埃特列克—阿基亚依拉—因奇不伦—戈尔干；

——第10之12支线：泽尔格尔—克尔基（原阿塔穆拉特）—阿梅杰里亚—161会让站—苏尔哈诺博德—铁尔梅兹—加拉巴—海拉顿/杜尚别/库尔干—秋别；

——第10之13支线：马雷—谢尔赫塔巴特—图尔贡季。

已请铁组第10铁路走廊参加国向铁组委员会通报对土库曼斯坦建议的立场。

在例会上，哈萨克斯坦代表团支持土库曼斯坦关于对上述备忘录列入补充事项的建议。

研究并讨论了能否对铁组铁路走廊纳入新线路的问题。例会参加者请土库曼斯坦向铁组委员会提供关于新线路的信息，以将其纳入铁组第6和第8铁路走廊。

铁组第9铁路走廊参加方向专门委员会会议参加者通报，由于疫情形势恶化，原先计划的关于对铁组第9走廊纳入新线的咨询会晤未能举行。该咨询会晤计划于2021年初举行。

在有关“制定关于简化欧亚大陆国际铁路运输跨境手续的措施”问题的专家会议上，与会者听取了铁组成员国代表的报告和演示材料，内容关于国境交接站客货列车滞留和停留的原因，以及采取的简化跨境措施。



铁组运输政策和发展战略  
专门委员会主席  
舒赫拉特·卡尤姆霍贾  
耶夫



铁组运输政策和发展战略专门委员会专家（从左往右）：  
祖拉布·科兹马瓦，阿扬·马梅托夫，季阿娜·尤尔科夫斯基



与会者编制了铁组成员国提供的关于2019年国境（交接）站客货列车滞留和停留原因的汇总材料，以及制定旨在简化跨境措施的信息分析，该分析材料由铁组运输政策和发展战略专门委员会工作机构编制而成。

已对提交《旅客列车跨境滞留情况分析表》和《货运车辆跨境摘车/滞留情况分析表》信息的格式草案进行研究，并责成于2021年完成其编制工作。



铁组运输政策和发展战略专门委员会例会  
(2020年10月13-16日，铁组委员会，视频会议)

由于无法对铁组成员国制定货车在国境（交接）站滞留和停留统一的统计办法，因此决定不再开展备忘录《货车在国境（交接）站滞留和停留统计办法》草案的编制工作。

根据铁组成员国提交的关于落实“铁路运输跨境实践”第八次跨部门会议所通过宣言条款的信息编制了汇总材料。

计划于2021年举行有关简化铁路运输跨境手续的第九次跨部门会议。

会议将铁组成员国提交的关于落实附件9“在亚欧大陆国际铁路运输中简化铁路运输跨境手续”进展情况的信息备案。

继续对铁路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。

会议听取了铁组成员国关于铁路行业战略发展方向的介绍材料和信息。

与会者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。

在专门委员会会议上提交了由铁组运输政策和发展战略专门委员会工作机构汇总的材料，其内容关于提交铁组成员国铁路行业战略发展信息的统一格式，根据铁组成员国提交的信息编制而成。

由于COVID-19疫情爆发，原计划于2020年3月31日举行的有关铁组成员国所开展的铁路行业改革结果和规划圆桌会议推迟到2021年举行。

由于并非所有铁组成员国都完整地提供了信息，还缺少示意图和图片材料，铁组成员国铁路行业战略发展和改革信息汇编并未出版。

为执行铁组和欧洲铁路署相互谅解备忘录的条款，并根据已核准的工作计划，2020年，铁组/欧洲铁路署联络组举行了3次会议，会议上研究了下列专题：

- 分析对保持“用于货运的信息通信程序”方面技术和操作兼容性具有决定性意义的参数；
- 分析对保持“噪声”方面技术和操作兼容性具有决定性意义的参数。有关该文件的工作已完成，文件准备公布在铁组和欧洲铁路署网站上（1.0版，最终版）；
- 更新“供电”子系统参数的分析；
- 更新“机车和动车机车车辆”及“客车”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（包括过境运输和运输安全）方面的措施，与会者交换了相应信息和实践经验。

根据铁组成员国提交的基础材料汇总了“铁组2019年铁路行业主要统计资料”的材料和





铁组/欧洲铁路署联络组会议  
(2021年1月21-23日, 铁组委员会)

铁组2019年第1-13铁路走廊运营工作主要指标。

《铁组2019年铁路行业统计资料简报》已出版。

就研究和商定铁组建305/1备忘录中的术语开展了相应工作,并决定于2021年继续开展研究铁组建305/1备忘录《铁组词表》后续100个术语的工作。

商定了“包括机车及其所牵引的列车重量在内的列车工作量”指标计算方法草案,该草案由主持者俄罗斯联邦参考

铁组成员国提交的意见和建议编制而成。

会议决定将“包括机车及其所牵引的列车重量在内的列车工作量”指标计算方法草案列入铁组建307备忘录《确定铁组成员国铁路工作主要指标统一计算方法》,并根据铁组委员会办事细则第四条第2项规定的程序予以核准。

2020年,铁组成员国科技经济信息中心继续在建立和发展本国科技经济信息数据库方面开展了工作,数据库容量由国际分布式数据库—铁组自动化数据库组成。

2020年开展了下列工作:

1. 由科技经济信息中心在国家层面充实铁组运输业国际分布式数据库;
2. 铁组成员国科技经济信息中心之间交换科技经济信息;
3. 汇总铁组成员国技术图书馆管理活动的信息资料;
4. 编制下列专题图书目录一览表:
  - 《保障铁路运输货物完好性的现代技术》;
  - 《诊断和追踪铁路运输基础设施状况的发展》;
5. 建立图书馆管理活动中所利用的信息资源(期刊和电子数据库等)汇总表;
6. 发展和掌管铁组网站上铁组成员国科技经济信息中心的页面;

7. 修订电子版的铁组成员国科技经济信息中心地址手册。

主持者俄罗斯联邦根据参加该专题的铁组成员国科技经济信息中心寄送的数据,对2019年科技经济信息国际分布式数据库充实和利用情况进行了分析。

截至2019年12月30日,科技信息国际分布式数据库的文献总量为4,031,825条(较2018年增长了64.2%)。

2019年铁组国际分布式数



铁组成员国铁路战略发展专题专家会议  
(2020年1月18-20日, 铁组委员会)





完善铁组铁路走廊运输及其发展专题专家会议  
(2020年6月16-19日, 铁组委员会, 视频会议)

数据库中各国文献年增长总量为81,282条(较2018年增长23.5%)。

2019年全年铁组成员科技经济信息中心国际分布式数据库用户数量为72,460人(较2018年增长了188.3%);

——铁组自动化数据库访问次数共644,478次(较2018年增长77.2%);

——2019年铁组自动化数据库文献输出总量(根据用户查询在数据库中查找到和输出的文献数量)为4,521,090份(较2018年增长21.0%)。

主持者哈萨克斯坦共和国根据中华人民共和国、吉尔吉斯共和国、摩尔多瓦共和国、斯洛伐克共和国、阿塞拜疆共和国、俄罗斯联邦、白俄罗斯共和国、立陶宛共和国、乌克兰、波兰共和国、蒙古国和哈萨克斯坦共和国提交的数据,将铁组成员国技术图书馆管理活动的汇总材料提交与会者备案。

考虑到应与现行国际标准相适应,会议对能否更新铁组约905/2备忘录《输入铁组国际文献库(铁组自动化数据库)的数据整理规则》进行了评估。

在此指出,根据各国铁路公司的安全政策,大多数该专题参加国的本国数据库在公司计算机网络范围内运行。这一实际情况不利于在专题参加者之间的工作中落实系统间交换信息方面的铁组约905/2备忘录条款。此外,铁组约905/2备忘录录入形式的结构不符合自动化系统、科技经济信息库和数据库形成和发展的现代标准,应对其严格规范,而这铁组成员国本国采用的通信方式相矛盾。

鉴于此,专门委员会会议请铁组委员会根据规定程序确认铁组约905/2备忘录《输入铁组国际文献库(铁组自动化数据库)的数据整理规则》失效。

主持者白俄罗斯共和国和俄罗斯联邦编制了下列专题图书目录汇总表:

- 《保障铁路运输货物完好性的现代技术》;
- 《诊断和追踪铁路运输基础设施状况的发展》。

编制完成的图书目录汇总表已提交铁组委员会各工作机构。

会议确定应继续开展该项工作,并讨论了下一轮共用图书目录的专题。经讨论决定2021年编制下列专题:

- 1.《通过创新手段降低运营成本》;
- 2.《疫情环境下组织铁路运输的世界经验》;
- 3.《地理信息技术在铁路基础设施管理中的应用》。

修订了电子版的科技经济信息中心地址手册。



铁组运输政策和发展战略专门委员会例会会议议题讨论  
(2020年10月13-16日, 铁组委员会, 视频会议)



## 1.2 运输法

根据于2019年12月3-6日举行的铁组部长会议成员和铁组铁路总局长（负责代表）会议成员授权代表联席会议（下称“授权代表会议”）核准的专门委员会2020年工作计划，以及2020年工作纲要，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》。

2020年计划举行两次专门委员会国际客协问题专家会议和一次专门委员会国际客协问题例会。由于波兰共和国政府采取的预防冠状病毒（COVID-19）传播的各项措施，计划于2020年3月24-26日在铁组委员会举行的专门委员会国际客协问题专家会议被取消，计划于2020年9月8-10日在波兰共和国格但斯克举行的专门委员会国际客协问题专家会议，于2020年9月1-3日以视频会议形式举行。同时，于2020年11月24-26日以视频会议形式举行了国际客协问题例会。

在2020年举行的上述会议上，国际客协参加方研究了有关对国际客协及其办事细则列入修改和补充事项的提案。

国际客协问题例会商定了以下国际客协修改和补充事项：

- 第2条“术语”中术语“行李”采用新表述。
- 第1章补充新条款“国内法规的适用”。
- 修改第5条“运输合同”第6项，明确承运人对旅客和发送人请求的审查条件，对第7项采用新表述。条款中补充新的第8项和第9项。
- 修改第6条“乘车票据”中第4项和第6项表述。
- 对第9条“乘车票据的有效条件”第1项列入涉及票据有效期条款的修改事项。
- 第11条“儿童乘车条件”补充新的第3项并相应修改后续各项序号。
- 第12条“活动受限人士的运送”第1项补充以规定语言提供信息的条款，以及对附件3的引文。第4项补充规定，在有必要使用用于运送活动受限人士的专用车厢时，由承运人规定递交申请的期限。
- 对第15条“携带品和动物的运送”第3项采用新表述，其中更为详细地规定了超出规定标准的携带品的运送条件。
- 在第16条“禁止按携带品运送的物品”第1项中，将“损害”字样改为“损害”字样（俄文表述修改，中文表述不变——译者注）。
- 修改第17条“旅客乘车经路的变更。未赶上列车或列车停运”第2项表述。
- 删除第19条“未履行或变更运输合同条件的证明”，将其某些条文移至第5条“运输合同”中。
- 修改第20条“运送票据”表述，以便明确行李票包含的基本运送信息一览表。
- 明确了第22条“行李的承运条件”第4项表述。
- 调整第24条“行李价格的声明”第4-7项顺序。
- 明确了第27条“运送票据”表述。
- 修改第29条“包裹的承运条件”第5项表述。



铁组运输法专门委员会  
主席  
尼古拉·诺先科



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



——明确了第34条“运送费用的计算和核收”第1项表述。

——详细规定了第35条“运送费用的退还”第3项中旅客、发送人在变更运输合同情况下的不得已原因。

——在第36条“承运人责任的一般规定”中补充新条文，使得承运人可相互缔结单独的双边或多边协议，用以规定因耽误换乘或取消列车及直通车厢时对旅客承担的责任。

——删除第38条“对旅客生命或健康遭受损害的赔偿”，并将其条文移至第37条“承运人对旅客生命或健康遭受损害的责任”。

——明确了第39条“行李和包裹运到逾期的责任”第3项表述。

——第41条补充标题“旅客和发送人对承运人和第三方造成损失的责任”，并删除其第2项。

——在第7章中补充新条款“旅客无乘车票据乘车的责任”和“旅客和发送人遵守海关和其他规定的责任”。

——明确了第44条“本协定办事细则”表述。

——将明确后的第45条“海关和其他规定”移至第7章。

——将第46条“国内法规的适用”移至第1章。

——明确了第49条“事务的掌管”表述。

——修改第50条“本协定的参加方”标题。

——将第52条“本协定的生效”分成两条“生效”和“协定的有效期”并采用新表述。

——对附件2“审查赔偿请求的机构地址一览表”中有关立陶宛共和国、蒙古国和爱沙尼亚共和国资料采用新表述。

国际客协办事细则列入以下修改和补充事项：

——修改第2条“乘车票据的办理”第2.3项表述。

——对第3条“办理乘车票据的一些特殊情况”前四段采用明确了上述各段条款的新表述。

——在国际客协办事细则中补充新的第5项“组织活动受限人士的运送”，并相应修改后续各项序号。

——明确了第6条“行李的承运”第1项第2段表述。

——对附件1“国际客协参加国承运人代号以及乘车票据和运送票据样式”中有关立陶宛共和国、蒙古国和爱沙尼亚共和国资料采用新表述，第2.9项“团体旅客证”补充新段落。

根据规定程序商定并通过的国际客协及其办事细则修改和补充事项计划自2021年5月1日起生效。

2020年完成了有关编制《国际铁路旅客运输规范性文件查询手册》（下称“查询手册”）草案的工作，编制的查询手册已上传至铁组网站。

2020年，专门委员会工作机构与国际铁路运输政府间组织、国际铁路运输委员会和欧盟委员会交通运输部就开展的完善国际铁路旅客联运国际法律文件工作交换了信息。

于2019年获得通过且根据规定程序核准的约111备忘录“铁组公用乘车证和铁组一次性免费乘车证的发放和使用规则”（下称——约111备忘录）修改和补充事项已于2020年5月1日生效。负责掌管约111备忘录的铁组委员会编制并向所有铁组成员国提交了第十四版约111备忘录。

根据约111备忘录《铁组公用乘车证和铁组一次性免费乘车证的发放和使用规则》第3



铁组运输法专门委员会物权凭证问题临时工作组会议  
(2020年2月25-26日，铁组委员会)



章条款，并根据捷克共和国运输部2020年5月13日第34/2019-530-MULT/2号函和波兰共和国基础设施部2020年8月20日第DTK-7.4602.115.2020号函，对上述备忘录附件5列入了相应修改事项。第十四版约111备忘录文本及其修改事项已上传至铁组网站。

2020年继续开展了约111备忘录修订工作。重审约111备忘录条款的问题列入了2020年组织的专门委员会国际客协问题专家会议及例会议程。

上述会议研究并商定了修改约111备忘录《铁组公用乘车证和铁组一次性免费乘车证的发放和使用规则》（下称约111备忘录）第II章“铁组一次性免费乘车证”第二分章“铁组一次性免费乘车证使用规则”第9项、附件3“铁组一次性免费乘车证样式”和附件5“铁组公用乘车证和铁组一次性免费乘车证适用信息”的提案。

这些修改和补充事项已根据铁组委员会办事细则第4条第2项规定程序提交铁组部长会议核准，并计划自2021年5月1日起生效。

2021年将继续开展约111备忘录修订工作。

2020年计划举行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。由于波兰共和国政府采取的预防冠状病毒（COVID-19）传播的各项措施，计划于2020年4月14-16日举行的国际货协问题专家会议被取消。国际货协问题专家会议（2020年7月29-31日）和国际货协问题例会（2020年10月20-23日）以视频会议形式举行。

上述会议研究了完善国际货协及其办事细则的问题。

根据研究国际货协参加方提案的结果，商定了下列国际货协的修改补充事项：

——国际货协附件1《货物运送规则》第6.4和37.8项，明确了发货人与货物装载的关系，以及收货人在接收货物时的行为。

——国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》第19项，涉及国际货约/国际货协运单第6页样式信息的修订。

在国际货协问题例会上也商定了下列国际货协办事细则修改和补充事项：

——修改第10.3项开始部分表述，以便明确编制交接单的使用依据；

——修改第10.10项表述，以便引用国际货协第28条“货物运送和交付阻碍”。

在报告期内于2月25-26日和7月27-28日共举行了两次铁组运输法专门委员会物权凭证问题临时工作组会议。其中，第二次会议以视频会议形式举行。

在上述两次会议上，研究了主持者中华人民共和国提交的大量关于采用物权凭证的实践材料及其应用的提案。

分析有关赋予运单物权凭证功能的国际经验，同时也对国际货协条款进行分析，确定其中阻碍解决物权凭证问题的因素。

讨论了编制物权凭证方案的选择问题。

所做工作的结果是选择编制国际货协附件，该附件对物权凭证的形式、适用基础和适用办法进行规定。

同时开始编制有关解决物权凭证问题的国际货协修改和补充事项草案的工作。

鉴于此，研究了与物权凭证相关的一些概念。

2020年，在国际货协问题例会上，根据国际货协参加方哈萨克斯坦共和国的建议，与会者决定成立铁组关于铁水联运问题临时工作组（下称“临时工作组”），同时确定了临时工作组的目标和任务。



铁组运输法专门委员会危险货物运送规则临时工作组会议  
(2020年2月25-28日，铁组委员会)



临时工作组的目标：编制国际货协及其办事细则的综合修改补充事项草案，旨在解决经过与水路区段相连的多个铁路区段运送货物时，采用一份运单运送货物的问题。

临时工作组的任务：

- 1) 查明在使用铁路和水路运输方式运送货物时的问题，即货物从发站至到站经过水路区段（铁路-轮渡联运）运送时未在车辆中或非自轮运转；
- 2) 分析有关在混合运输中组织货物运送方面的国际经验；
- 3) 对国际货协条款进行分析，确定需要修改的条款，以便实现既定目标；
- 4) 编制国际货协及其办事细则的综合修改补充事项草案。

下列国际货协参加方：阿塞拜疆共和国、格鲁吉亚、哈萨克斯坦共和国、中华人民共和国、波兰共和国、俄罗斯联邦和乌克兰以及铁组加入企业PLASKE股份公司和国际铁路运输委员会的代表决定参加临时工作组工作。国际货协参加方哈萨克斯坦共和国担任临时工作组主持者。授权代表会议（2020年12月1-4日）核准了成立临时工作组的决议。根据以上商定事宜，临时工作组将于2021年开始工作。

2020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。由于波兰共和国政府采取的预防冠状病毒（COVID-19）传播的各项措施，上述所有会议（2020年2月25-28日临时工作组会议除外）均以视频会议形式举行。

根据国际和各国危险货物运送规则的修改补充事项，参考铁组成员国铁路运营特点，在这些会议上继续开展了修订危险货物运送规则（国际货协附件2）的工作。

会议还研究和商定了国际货协附件2部分章节的修改和补充事项：

1. 总则；
2. 分类；
3. 危险货物名录，特殊规定及有限数量和例外数量免除；
4. 包装和罐车相关规定；
5. 托运程序；
6. 包装、中型散装容器、大型包装和罐车的制造和试验要求；
7. 对运输、装卸及货物处理的规定。

会议还研究和商定了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（下称清单）的修改和补充事项。

国际货协附件2和清单的这些修改和补充事项已通过了规定程序并将自2021年7月1日起生效。

特别关注并投入大量时间编制第6.20章关于车辆结构及罐体结构要求的草案。

根据过渡措施，商定了第6.20章，以及与第6.20章相关的国际货协附件2其他部分中的修改和补充事项，并将自2022年7月1日起生效。

2020年，铁组成员国的专家和铁组委员会代表参加了国际铁路危险货物运送规则专家委员会与WP15工作组共同会议，以及RID（国际铁路危险货物运送规则）专家委员会会议，在这些会议上讨论了包括将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相协调等问题。

2020年计划举行关于编制货物装载和加固技术条件专题（下称——编制技术条件）的两次临时工作组会议、一次



铁组运输法专门委员会国际客协问题例会  
(2020年11月24-26日，铁组委员会，视频会议)



专家会议和一次专门委员会例会。由于波兰共和国政府采取的预防冠状病毒（COVID-19）传播的各项措施，因此原定于2020年3月24-26日举行的编制技术条件临时工作组会议被取消。编制技术条件临时工作组会议（2020年6月2-4日）、编制技术条件专家会议（2020年8月18-21日）和编制技术条件专门委员会例会（2020年11月17-20日）以视频会议的形式举办。

在上述会议上研究、商定并将列入国际货协附件3“货物装载和加固的技术条件”的修改和补充事项有：

——第三章“金属产品和金属废弃物的装载与加固”

——第十二章“汽车列车、汽车、半挂车、挂车、牵引车和可拆卸汽车车身的装载加固”

上述修改和补充事项已通过规定程序，并将自2021年7月1日起生效。

还研究并商定了“大吨位集装箱内货物的装载和加固”（下称——备忘录）备忘录文本。这份具有约束性和建议性的备忘录规定了符合ISO标准货运集装箱要求的20、30、40、45英尺大吨位集装箱内货物的装载和加固原则以及方法。

备忘录文本参考了国际货协参加方提交的建议和意见进行编制。该备忘录提交铁组第四十九届部长会议核准。

根据第四十八届部长会议议程第1.4项第7分项决议，铁组委员会与专题编制者铁路运输信息化、自动化与通信科研设计院股份公司（NIAS股份公司）签署了协议，以便编制国际货协附件3第1章和第2章的修改和补充事项，包括二级限界内定距超过9720 mm（即13900、14400、14720、18500 mm等）车辆货物装载和加固条件，以便将其列入国际货协附件3。这些工作规定于2021年完成。

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

在铁组和国际铁路运输委员会“协调国际货约/国际货协运输法”项目框架下，由于波兰共和国政府和瑞士政府采取的预防冠状病毒（COVID-19）传播的各项措施，于2020年以视频会议的形式举行了国际货约/国际货协专家组会议和领导组会议。

在上述会议上就编制、研究和修改国际货协附件6《国际货约/国际货协运单指导手册》的修改和补充事项开展了工作，这些修改和补充事项涉及到国际货约/国际货协运单第六（6）页样式的信息（国际货协附件6第19项）。

在国际货协问题专门委员会会议上商定了这些修改和补充事项，已通过规定程序，并将自2021年7月1日起生效。

在铁组和国际铁路运输委员会上述项目框架内举行的会议上，研究了与采用国际货约/国际货协运单的国际铁路联运新经路、采用国际货约/国际货协运单的统计数据标准化、采用国际货约/国际货协运单开展试验运输，包括与电商邮包运输相关的问题。

这些会议的参加方指出有必要编制国际货约运单、国际货协运单、国际货约/国际货协运单的数据汇总，以确保电子数据畅通交换。

2021年将继续开展旨在完善国际货协附件6的工作，并促进更广泛地采用国际货约/国际货协运单。



铁组运输法专门委员会货物装载加固技术条件例会  
(2020年11月17-20日，铁组委员会，视频会议)



## 1.3 货物运输

2020年，铁组货物运输专门委员会（下称——专门委员会）开展了以下方面的工作：

- 组织国际混合运输、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协定；
- 完善过境运价规程国际协议，并修订过境货物运输运价条件；

- 使铁组铁路国际联运货物说明和编码统一系统协调一致；
- 组织国际联运集装箱货物运输，规划和组织亚欧国际直达集装箱班列无障碍通行；

- 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；

- 编制和商定国际联运货物列车运行时刻表；

- 商定国际联运货物运量；

- 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2020年工作计划，在会议、国际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“组织国际多式联运”专题框架内，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）及修订协定附件的工作。

铁组委员会作为协定存放人，宣布：

- 按照协定第十一条第1项规定的程序，由于协定相关各方无反对意见，协定附件1“对国际多式联运具有重要意义的铁路线路”和附件2“对国际多式联运具有重要意义的设施”商定的修订事项自2020年9月23日起生效；

- 按照协定第十条第1项规定的程序，铁组第四十八届部长会议（2020年9月28-30日，华沙，铁组委员会，视频会议形式）核准的协定及其附件3“对国际多式联运具有重要意义的铁路线路的技术特性”和附件4“运输的运营特性和对基础设施的最低要求”修订事项自2019年10月1日起生效。

根据宣布的协定附件1-4修订事项，铁组货物运输专门委员会工作机构编制了截至2020年10月1日的协定修订本，并已上传至铁组网站。

在专门委员会专家会议（2020年7月14-15日，华沙，铁组委员会，视频会议形式）上对该专题进行了讨论。会上研究了协定参加方乌克兰基础设施部提交的提案，该提案按照协定第十一条第1项规定的程序已自2020年9月23日起生效。

在联合国亚太经社会专家、铁组加入企业俄罗斯交通院校联合会和乌克兰PLASKE股份公司代表及专门委员会工作机构专家的参加下，在视频咨询会晤（2020年3月2日和12月11日，华沙，铁组委员会）框架内讨论了“关于混合运输、联合运输和多式联运术语（下称——术语）的研究”专题。

咨询会晤上研究了联合国亚太经社会、俄罗斯交通院校联合会、乌克兰PLASKE股份公



铁组货物运输专门委员会  
主席  
祖拜达·阿斯帕耶娃



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





铁组货物运输专门委员会集装箱专题会议（2020年2月，铁组委员会）

司专家们和专门委员会工作机构提供的材料，并就所拥有的术语文献资料（国际文件：公约和协定，包括各国际组织的术语词表、国家法规、科研文章等）问题交换了意见，在对术语系统分类时将会用到这些文献资料。

商定了有关几种运输方式（混合运输）运输术语的工作执行计划（第一阶段：2020年3月至2021年3月），形成了研究统一几种运输方式（混合运输、联合运输和多式联运）运输术语的思路（下称——术语思路）。在专门委员会例会（2020年10月6-9日，华沙，铁组委员会，视频会议）上商定在执行关于开展术语研究的进一步工作时将以该术语思路作为基础。

根据阿塞拜疆、白俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、拉脱维亚、立陶宛、摩尔多瓦、俄罗斯和塔吉克斯坦方面寄送的信息，专家们概括了铁组成员国规定不同运输方式（至少两种）货物运输的法律，其中包括国家和国际标准法律文件所包含的立法。

为进一步研究所使用的多式联运（混合运输、联合运输和多式联运）术语，根据铁组委员会向铁组成员寄送的关于提供针对通过不同运输方式（不少于两种）运输货物的国家法律和标准文件信息的问询，并根据阿塞拜疆、白俄罗斯、哈萨克、吉尔吉斯、拉脱维亚、立陶宛、摩尔多瓦、俄罗斯和塔吉克斯坦各方寄送的信息，铁组货物运输专门委员会工作机构以汇总表的形式编制了铁组成员国在国家标准法律文件、国际标准法律文件及其他来源中所使用的术语概述。

专题参加者赞同在进一步研究术语时应关注法律、技术、工艺和运输商业方面的问题，并考虑组织几种运输方式运送（混合运输）的实际经验。

明年将继续执行该专题工作。

为了提高运输市场服务质量，铁路公司组织并运用了各种国际运输货物方式。其中，最具前景的是发展混合运输、联合运输和多式联运，运输物流公司在此类运输方面已积累了丰富的经验。

铁组成员国铁路公司开展了发展和组织混合运输、联合运输和多式联运的工作。高质量的物流基础设施和服务有助于促进多式联运和混合运输中集装箱货流的增长。

阿塞拜疆、哈萨克斯坦、立陶宛、蒙古、俄罗斯、斯洛伐克、乌克兰和捷克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。

为了组织新的集装箱经路和发展国际多式联运经路“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—欧洲”，阿塞拜疆铁路（阿[塞]铁）举行了阿塞拜疆、格鲁吉亚、吉尔吉斯斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦五国铁路领导人多边会晤，并核准了关于通过经由上述国家境内的经路运输货物发展及其条件的协调委员会章程。今年，已经通过乌兹别克斯坦、土库曼斯坦和阿塞拜疆的多式联运走廊从卡拉苏



(吉尔吉斯斯坦)向巴统(格鲁吉亚)发送了首列由49辆罐车(重油)组成的货运列车。

为发展地区的集装箱化和吸引货流,在里海沿巴库(阿里亚特)—土库曼巴希—巴库经路启动了常态支线船运输。

在里海提供这项服务提高了铁路运输效率,大幅加快了集装箱列车交货时间。

2020年6月30日,经巴库港(阿里亚特)开行了西安(中国)至伊斯坦布尔(土耳其)的第二列集装箱班列,由43个40英尺集装箱组成。在巴库港换装后,货物经巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线运往土耳其。

在破记录的短短12天内,国际跨里海运输联盟的参与者将一列集装箱班列从西安(中国)运抵伊兹米特(土耳其)。列车装有不同货物,由43个40英尺集装箱组成,经过哈萨克斯坦境内,通过支线船从阿克套港运到巴库港(阿里亚特),在那里沿巴库—第比利斯—卡尔斯铁路运至土耳其科谢科伊(伊兹米特)站。

同时在相反方向,2020年12月6日,从土耳其至中国沿巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线路开行了运送电子货物的首趟列车,该列车由42个40英尺集装箱编组而成,列车于12天内形式了8693公里。

2020年12月22日,从土耳其至中国沿巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线路开行了运送电子货物的第二趟集装箱列车,经过16天时间列车从伊斯坦布尔(土耳其共和国)抵达西安市(中华人民共和国),该列车由42个40英尺集装箱编组而成。

2020年1月至12月期间,沿阿塞拜疆共和国境内运送了528趟集装箱列车,其中接收359列,交付169列。

未来,计划使用该经路常态化开行中国和土耳其之间的列车,这将保障更快速、更便捷、更安全的运输,充分满足发货人和收货人的需求。

阿(塞)铁非常重视发展拉祖里特—拉比斯—拉祖里经路、欧洲—高加索—亚洲运输走廊(TRACECA)和里海—黑海国际过境运输走廊。通过简化运输、海关和边境手续,计划吸引更多货物沿该经路运输。

据白俄罗斯铁路(白铁)的信息,其有针对性地开展了提高铁路运输过境吸引力的工作。特别关注发展集装箱快速直达列车运送货物、物流活动和基础设施。

白俄罗斯铁路在与OTLK ERA股份公司、集装箱运输公司集装箱运输市场其他主要参加者的合作中就提高东—西—东和中国—欧洲—中国联运中的运量开展工作。同时,特别关注发展进出口运输,包括往中国方向的运输。

2020年,白铁集装箱货物运输总量为100万TEU,为2019年的136.8%。

中国—欧洲—中国联运的过境集装箱运量为55.08万TEU,为2019年的1.6倍。

2020年在东—西—东的联运中,经过白俄罗斯—波兰国境口岸的运量超过65万TEU,为2019年的1.4倍。

据白俄罗斯铁路(白铁)通报,白俄罗斯铁路的官方物流代理公司—BELINTERTRANS运输物流中心提供组织多式联运和混合运输服务。在国外建立的各大分支机构使公司能够满足客户运输方面的需求并提供全方位的服务。

保铁货运有限公司在2020年开展的发展和组织多式联运框架内开展了自中亚各国沿保加利亚铁路网至斯塔夫罗波尔多式联运办理站的双向进出口集装箱运输。

2020年,共运送了495个集装箱。同时开展了从希腊各港口到多式联运办理站德拉戈曼定期开行集装箱班列的工作。

在报告期内,格鲁吉亚铁路股份公司(格铁)与各合作伙伴积极参与发展经格鲁吉亚境内的国际运输走廊,并首先参与发展利用格鲁吉亚各大港口的东—西走廊。

此外,继续开展沿巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线试运输工作,该线路是走廊重要的组成部分,它经土耳其、格鲁吉亚和阿塞拜疆,进而沿里海经哈萨克斯坦将南欧与中国西部相连接。



为了保持竞争力，哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）不断提高以客户为导向的服务质量，推出新的物流产品，并采取积极措施来推动该方向的运输。

通过哈萨克斯坦各港口发展货物和集装箱运输是哈萨克斯坦铁路国有股份公司活动的战略方向之一。2020年，在通过里海开行中国至土耳其的集装箱班列时，由于在组织阿克套—巴库—阿克套支线船服务时，海运承运人、阿克套和巴库港口以及铁路工作协调，从阿腾科里国境站到伊兹米特用时达历史最低（12天）。

同时，哈铁使用阿克套港—安扎利港的常规支线积极办理过境哈萨克斯坦进出伊朗的货物运输。该项目于2019年第二季度启动。

此外，为了确保不间断的多式联运物流服务，自2020年11月23日起，阿米拉巴德港和库里克港之间推出了渡轮车运输服务。

在现代化改造多斯特克—莫因蒂铁路区段和发展多斯特克国境站项目框架内，2020年签署了四份关于建设多斯特克站内办理站的合作协议。办理站用于将货物和集装箱从1435毫米轨距换装至1520毫米轨距，并在任何天气下集结各种运输方式的货物，以及保证集装箱班列的作业和编组、完成仓储和办理站作业。

随着运量增加，办理站处理集装箱的能力可增加到每年100万个集装箱。首个办理站将于2021年开始处理满编组集装箱班列。最后一个办理站计划于2023年完工。

为增加铁路运输的吸引力和哈萨克斯坦的过境潜力，哈铁开展了大量的工作并将继续开展相关工作。哈铁组织了新的货物运输过境经路。

哈铁开展了增加各过境方向运量的工作。除中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—欧洲传统方向外，跨里海国际运输通道（TMTM）也是一条有前景的跨哈萨克斯坦经路。去年，西安—安卡拉—布拉格班列沿此经路运行证明了物流市场对跨里海国际运输通道的需求，以及该通道在欧洲方向的发展前景。值得注意的是，列车途经十个国家，在20天内行驶了8500公里。列车在哈萨克斯坦境内开行了72小时。集装箱班列首次越过博斯普鲁斯海峡水下铁路隧道“马尔马雷”，成为一个历史性事件。

与此同时，跨里海国际运输通道集装箱运量增长的因素之一是自2019年4月20日开始在里海开行常态集装箱支线、2019年4月开始开行“土耳其斯坦”号船，以及2019年12月开始开行“别克特-阿塔”二号船。车辆周转时间从53天减少至12天。2020年上半年，支线运量为6500个标箱。

哈萨克斯坦积极开展发展东—西、北—南、欧洲—高加索—亚洲运输走廊—跨里海国际运输通道方向的国际走廊工作。同时，非常重视基础设施发展，成功实现了哈萨克斯坦与邻国及相关国家的基础设施发展一体化，确保了运输物流系统的协同作用，并形成了横贯大陆的新物流架构。目前，欧亚市场10000-12000公里的陆路货物运到时间为13-16天。工作中，哈铁特别重视与基础设施所有者、发货人和物流供应商就发展运输进行国际合作，与欧亚运输经路上的主要参与者建立联盟。

哈铁积极开展关于发展中国—哈萨克斯坦—伊朗经路的工作。2020年1-6月，沿中国—伊朗经路开行了14列集装箱班列（2019年1-6月——12列集装箱班列）。2020年，沿哈萨克斯坦和伊朗经路常态化开行了通往里海的集装箱支线，“涅瓦之滨”号船沿此开行。2020年上半年运量为2200个标箱。

应指出的是，缩短该方向的交货时间是跨里海国际运输通道过境集装箱运输增长的一个重要因素。

首先是商定运价政策、运输计划的工作，解决运输组织过程中出现的问题，采用优化物流成本的新运输方案。因此，在2020年4月中旬，开发了利用阿克套—巴库港口经路上的“土耳其斯坦”支线船组织集装箱运输的技术，该技术优化了车辆、集装箱的周转，并缩短了交货时间。

由于运输增长速度可能下降，哈铁正开展工作，重新调整从乌兹别克斯坦到独联体国家



和土耳其、从俄罗斯到中亚国家（民用消费品、铜、氧化铝、蔬菜、水果、干果）的汽运货流量，并吸引以往通过俄罗斯到中国的货流量（铁矿石、煤炭和植物油）。

哈铁建立了最透明的运价政策，以吸引俄罗斯与中亚国家双向传统货物运输，吸引货物经过哈萨克斯坦各港口和博拉沙克国境口岸。有许多项目也即将实施，这无疑会对过境增长产生积极影响。

2020年12月8日，中欧班列“安康—西安—欧洲”（安西欧）专列从安康站成功首发。“安西欧”专列的开通，构建起安康、西安无缝衔接直达欧亚的国际物流大通道，标志着安康“向西”开放取得重大突破。安康将以“安西欧”专列开通为契机，加速融入“一带一路”大格局，打通“公铁海”联运、“安西欧”专列横贯东西的多式联运物流骨干线路。集装箱班列从安康运抵西安港，然后通过“长安”号向西运往穆克兰港（德国）和中亚，目的地为阿拉木图（哈萨克斯坦）和塔什干（乌兹别克斯坦）。

2020年12月12日，一列由49个集装箱组成的列车从中国铁路（中铁）武汉铁路局的吴家山向杜伊斯堡（德国）发出，满载676.9吨货物。该列车运送的是湖北企业生产的产品，以及由“Hanya”号多式联运班轮从日本名古屋港海运到武汉阳逻港的货物。此班列的启动标志着日本—武汉—欧洲“铁海”联运国际过境新通道正式开通，从日本到欧洲的货物运输时间将从最初的45天缩短为22天。

欧洲—日本新的多式联运经路更便宜、更快速且运量大（有巨大的市场潜力）；与海运相比，货物交付期限更短；与空运相比，价格低廉、稳定性高，可达许多国家。由于这些诸多优势，越来越多的合作伙伴选择中欧班列。国际知名的丹麦航运公司“马士基”借助中欧班列，将跨境公路、海运和铁路运输相结合，将业务扩展到日本、韩国和东南亚地区。国际物流公司“日通”是中欧班列的长期客户。截至去年年底，该公司通过中欧班列发运了2400个标箱。班列运输显著降低了物流成本，同时运输变得更安全、更稳定和更高效。

欧洲和日本之间的多式联运经路还有另一个启运港来完善。Nippon Express线路网络现在还包括中国天津港。列车从这里向西出发，海船发往日本的主要港口。从欧洲各铁路办理站到日本各港口的平均运到时间为26-28天。

自2020年9月2日起，一条新的多式联运货物运输经路将连接中国西安与阿姆斯特丹和伦敦港口。该铁路货运线路经过斯瓦夫库夫站（波兰）。这条新线也被称为“阿姆斯特丹—伦敦特快”，每周二货物从西安发出。到斯拉夫科夫站的在途时间为10天；到达阿姆斯特丹港口还需要7天，随后货物在一天后到达伦敦港口。目前正在研究有关使用英国其他港口的问题。

经过斯拉夫库夫站的经路相对于经白俄罗斯—波兰边境的传统路线而言是一个有吸引力的替代方案。该经路过境乌克兰，而“阿姆斯特丹—伦敦特快”的运行路线也过境白俄罗斯。该经路有很大的潜在通过能力，对铁路货运公司极具吸引力。

拉脱维亚铁路股份公司（拉脱维亚铁路——拉铁）目前在组织混合运输（多式联运）方面没有太多经验，但作为办理几种运输方式的混合运输的重要环节，拉铁参加了统一运输网络，其中集装箱运量呈增长趋势。

拉脱维亚铁路在与海运办理站密切合作的同时，为实施和发展多式联运（包括集装箱运输）提供一切必要的条件，并采取如组织定期集装箱班列（“里加特快”号和“野牛”号）和灵活的运价制定办法等各项措施。

与发货人合作时，拉铁越来越认可混合运输、多式联运和联合运输的优势，并准备好使用铁路运输进一步提高这些运输的质量。

2020年，立陶宛铁路股份公司（立陶宛铁路——立铁）沿舍什托凯—里加—塔林经路共运送309个标箱，较2019年增长49%。

经由立陶宛、白俄罗斯和乌克兰，连接波罗的海和黑海的“维京”号集装箱班列2020年并不成功，较2019年运量下降34%（运送了31873个标箱）。



然而，立铁子公司立铁（货运）专注于开发新的服务，并与其合作伙伴一起首次办理用铁路运送半挂车。2020年5月14日，一列带有半挂车的列车于从德国历时两天抵达沙什托凯火车站。这是波罗的海国家历史上首次通过铁路运送半拖车。半挂车试点运输由立铁（货运）与其合作伙伴——波铁（货运）和多式联运经营人CargoBeamer共同发起。在德国与荷兰的边境卡尔登基兴多式联运办理站，半挂车在德国境内被装载特种铁路平车上，沿欧洲波罗的海铁路轨道抵达沙什托凯站。在办理站，半挂车被连接到在拖车上，以便通过“最后一英里”到达最终的卸货点。

半挂车长途铁路运输对环境影响较小，增加了道路行驶的安全性，同时有利于汽运物流公司节省燃油和人力资源。此外，这种运输使过境变得更容易、更快速，同时避免在海关检查站长时间的滞留和可能的延误。

乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）经二连（中铁）/扎门乌德（蒙铁）国境口岸组织了汽转铁多式联运，4656个标箱的进口货物被换装到2533节货车上。每个集装箱的技术作业（换装至车辆和与海关部门处理文件/运单）时间为60分钟。

在“为亚太地区多式联运的有效发展制定措施”项目框架内，2019年，蒙铁开始使用“货运服务自动化系统”软件，该软件为递交发货人的电子申请、使用电子运单（无纸化技术）、使用电子签名以及与海关和其他部门交换数据提供保障。

蒙铁与中国国家铁路集团有限公司（中铁）合作成立了电子数据交换工作组。

蒙铁与俄铁专家密切合作，在INTERTRAN项目框架内推广数字技术和文件办理自动化。

俄铁的铁路货物运输不论在亚洲还是在欧洲都在一定程度上受到了防疫限制性措施的影响，但不像海运、汽运和空运受到的影响那么明显。

根据2020年1-6月的结果，在俄罗斯铁路的参与下，运送了约272万个标箱，较去年同期增长14.5%。其中：国内运量增长12.2%（运送了110.7万个标箱）；进口运量增长13.1%（运送了56.1万个标箱）；过境运量增长23.7%（运送了约33.2万个标箱），不包括新的物流计划中欧洲到中国的空箱运输）。出口运量较去年同期增长15.5%（运送了72.1万个标箱）。

在货物品类方面，增长最大的为：化学品和苏打（增长31%，增加8.05万个标箱），黑色和有色金属（增长36%，增加4.3万个标箱），食品（增长37%，增加1.9万个标箱），机械、车床、发动机（增长2%，增加2.3万个标箱）。

对客户来说，集装箱运输最有效和最有吸引力的方式是使用集装箱班列运输。

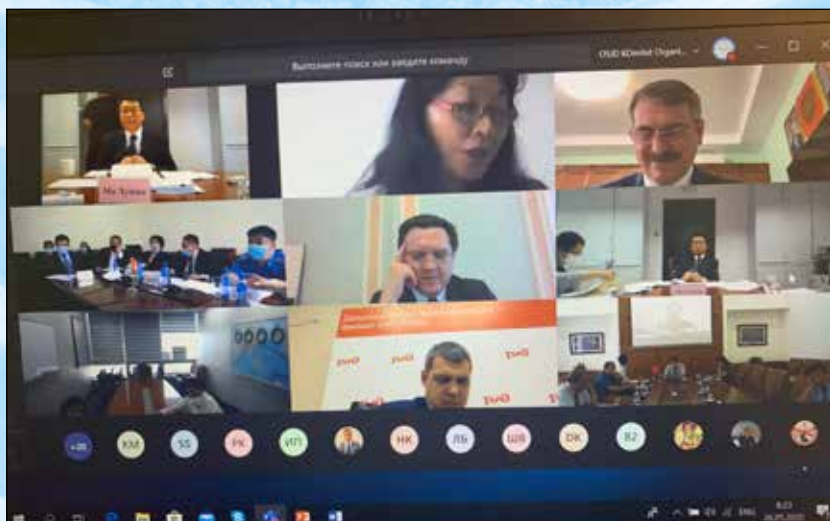
应当指出的是，集装箱运量的主要增长点正是来自集装箱班列。

俄铁通过加里宁格勒定期推出中国到欧洲的集装箱货物多式联运。

欧亚铁路联盟联合运输物流股份公司和德国Belintertrans有限公司（德国BIT）共同实施了沿阿腾科里（与中国接壤的边境）—加里宁格勒—汉堡经路的定期多式联运服务，该服务可保证在时间方面有竞争力，并提供可靠的铁水集装箱联运。

2020年8-9月，组织了首次试运，其从重庆到汉堡的运输时间为12-14天。

自2020年10月起，该联运服务常态化开展。已确认有意



铁组货物运输专门委员会商定国际联运货物运量会议  
(2020年5月26-27日，视频会议)



沿新的多式联运经路发运货物的有ITLG公司（来自西安的货物）、CDIRS公司（来自成都的货物）和DHL公司。

欧亚铁路联盟联合运输物流股份公司组织了沿阿腾科里—在加里宁格勒地区（俄罗斯联邦）经路定期集装箱班列编组的双向集装箱铁路运输。德国BIT公司组织在加里宁格勒地区港口和汉堡港之间运送集装箱的定期海运服务。为客户提供统一运送文件和随附文件，以便在整个经路上集装箱无障碍通行。

据俄铁通报，通过加里宁格勒和汉堡港口的新多式联运经路集装箱运输直通技术明显缩短了过境时间，避免了不必要的作业。特别是，列车运行与海运线路和具体货运量包船的固定时间表同步。在不同运输方式连接点的换装根据商定的时间表进行。在经路启动阶段，计划每天发运多达两列车到汉堡。

新筑（中国）—波罗的斯克（俄罗斯加里宁格勒地区）—穆克兰（德国萨斯尼茨）的多式联运集装箱运输经路的开通，使得从中国向加里宁格勒州的中小型企业供货成为可能。

2020年10月，在波罗的海办理站，两个40英尺的集装箱（收货人在俄罗斯）从集装箱班列上卸载，随后海运到穆克兰（萨斯尼茨）港口。2020年11月23日，中欧班列驶离霍尔果斯“陆港”，并发往穆克兰（德国）。这是今年通过霍尔果斯的第4030列集装箱班列。通过霍尔果斯的集装箱班列总数较去年增长34%。

经过波罗的斯克的中欧铁海过境经路自2019年11月开始运营，但到目前为止，所有该经路货物都从中国直接运往欧洲，没有在波罗的斯克卸货。现在可以使用这条线将货物运送到该地区。从中国新筑到波罗的斯克在途时间为12天。新经路补充了中国到该地区的现有集装箱运到能力。

2020年，俄铁继续落实INTERTRAN项目。

项目宗旨为通过下列措施提高铁路运输竞争力：

- 在货物申报和使用电子过境申报单时使用港口内海关部门进行电子协作；
- 办理铁路运输时使用电子运单（无纸化技术）；
- 在车站采用移动工作站进行技术操作；
- 欧亚经济联盟成员国境内海关部门以电子形式完成转关手续，无需提供纸质文件。

INTERTRAN是通过办理电子文件实施多式联运的综合项目，参与其中的有海运经营人、以俄铁为代表的承运人、海关部门、发货人和收货人。

信息技术包含运输参与者在其信息系统中处理业务的规范，这些信息系统形成了统一的信息环境。

信息技术保证下列手续以电子形式进行：

- 在国外港口办理运输和添附文件，将货物电子数据传输到港口的自动化系统；
- 凭海关过境手续放置的货物的电子海关申报单；
- 办理货物运输申请和铁路运单，包括计划、协调和进一步监督运输的实施；
- 在计划、港口取/送车辆和车辆发运时，对车辆进行作业并组织电子文件流转；
- 在目的地站完成电子海关过境手续。

在INTERTRAN项目框架内，在多式联运的各个阶段，数字技术的实施和文件办理的自动化使处理货物的总时间减少了4天。这是由于转为电子形式的申请，引入了交接人员所用的移动工作站，以电子方式关闭到达站的海关过境，并减少了与工人流动有关的非生产性损失。

该项目处于不断发展中，目前正准备采用INTERTRAN新型信息技术启动途经中国/韩国/日本各港口至符拉迪沃斯托克港口随后经俄联邦铁路网至欧亚经济联盟成员国的运输。

自2020年3月以来，从符拉迪沃斯托克海运货物港口发运至科利佐沃和新西伯利亚东站的所有集装箱全部采用INTERTRAN信息技术办理。

2020年，在俄铁所有集装箱接收站完成了INTERTRAN信息技术的应用。



截至9月23日，使用INTERTRAN信息技术运送的集装箱总数达到7085个，其中2019年——529个，2020年——6556个。

在实施项目下一阶段框架内，2020年8月和9月，从中国宁波港沿符拉迪沃斯托克海运货物港口的多式联运经路向白俄罗斯铁路的科利亚季奇站发运了试验集装箱。这是首次办理完全无纸化的过境多式联运。

俄铁和哈铁签署了一项联合行动计划，使用INTERTRAN信息技术组织从中国/韩国/日本各港口到符拉迪沃斯托克港口随后采用铁路运输通过俄罗斯联邦境内运至哈萨克斯坦共和国的多式联运。目前，正在落实联合行动计划。

2020年继续开行自2002年起连接波罗的海和黑海地区海运港口的“维京号”混合运输列车，以及自2009年开始连接摩尔多瓦、乌克兰、白俄罗斯、拉脱维亚和爱沙尼亚的“野牛号”集装箱班列。

在“完善统一过境运价规程（统一货价）协议和修订统一货价”及“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”专题框架内对运价问题进行了讨论。

在统一货价协议方代表会议（2020年5月19-20日，华沙，铁组委员会，视频会议）上研究并商定了统一货价协议方（下称协议方）的提案：

——阿（塞）铁、中铁、爱铁和协议方铁组委员会寄送的关于完善统一货价协议的提案；

——阿（塞）铁、白铁、格铁、哈铁、中铁、蒙铁、乌克兰基础设施部、爱铁和协议方铁组委员会寄送的关于修订统一货价的提案。

铁组委员会作为协议方，宣布由协议方商定的协议修订事项分别自2020年6月10日和9月7日起生效。

铁组委员会作为协议方，宣布由协议方商定的对统一货价的修改补充事项分别自2020年6月10日、9月7日和2021年1月1日起生效，这些修改补充事项涉及：

1) “总则”和“过境里程表”章节，与协议方——阿（塞）铁、中铁、乌（克）铁和爱铁名称确准与变更相关的内容；

2) “统一过境运价规程及其修改和补充公布办法”章节，与变更协议方官方出版物相关的内容；

3) “运送费用计算与核收”章节的下列内容：

——明确“一般运价规定”中某些情况下的运费计算办法，其中包括为了使统一货价条款与国际货协第30条第4项相一致；

——明确在核收运送费用时货批重量的进整；

——明确某些情况下的重空集装箱运费计算办法；

——为了使统一货价与国际货协附件第1号第4章第12.1.2项规定相一致，明确货物押运人、汽车列车驾驶员、汽车驾驶员的乘车费计算办法；

——补充有关邮包货物运费计算的新条款；

4) “过境里程表”章节，涉及明确格鲁吉亚铁路（格铁）过境里程表中的近港站名称；

5) “杂费及其他费用”章节，涉及：

——使换装杂费名称与统一货价第3条“运送费用计算与核收”第17项“重、空集装箱运费”和第18项“重、空多式运输单元（除集装箱外）和汽车运输工具运费”的名称相一致；

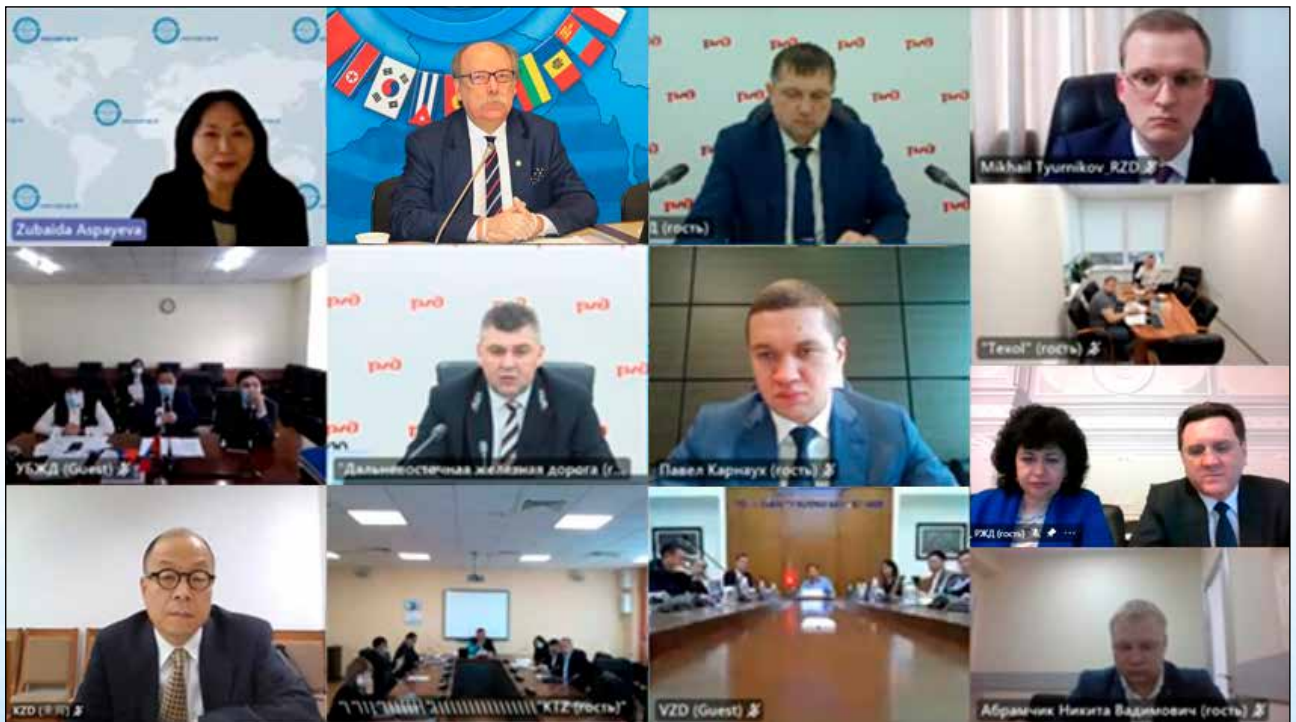
——明确车辆和集装箱在过境铁路上的滞留费名称；

——为了补偿承运人因非其原因造成自轮运转货物在过境铁路滞留的费用，规定自轮运转货物新的杂费；

——对过境铁路车辆和集装箱滞留费表中的备注列入修改事项；

6) 对统一货价文本进行措辞性修改。





越南、哈萨克斯坦、中国、朝鲜、蒙古、俄罗斯、乌兹别克斯坦  
七国铁路和外贸部门代表商定2020年进出口及过境货物运量及其保证措施会议  
(2021年3月15-19日, 铁组委员会, 视频会议)

铁组委员会作为协约存放人, 根据统一货价协约条款的规定并按照协约方2020年提交的正式通知, 宣布了下列铁路过境里程表修改补充事项的生效事宜:

- 中国铁路(中铁), 自2020年4月22日起生效;
- 吉尔吉斯斯坦铁路(吉铁), 自2020年1月1日起生效;
- 拉脱维亚铁路(拉铁), 自2020年9月8日起生效;
- 乌克兰铁路(乌[克]铁), 自2020年8月5日起生效。

商定自2020年6月1日起生效的通用货物品名表中, 新的商品编码货物按统一货价第一运价等级的运价费率计算运费。

根据宣布的修改补充事项, 铁组专门委员会工作机构编制了截至2020年6月10日和9月8日的统一货价协约和统一货价的修订本, 并已上传至铁组网站([www.osjd.org](http://www.osjd.org))。

根据统一货价协约规定, 铁组委员会作为统一货价协约存放人, 出版了截至2021年1月1日的统一货价协约和统一货价修订本, 并寄给了统一货价协约方、铁组相关观察员和加入企业。

在国际货价协约方代表会议(2020年6月23-24日, 华沙, 铁组委员会, 视频会议形式)上研究了提案, 参考了国际货价协约方(下称——协约方)下列意见和观点:

——阿(塞)铁、乌克兰基础设施部、爱铁和国际货价存放人铁组委员会寄送的关于完善国际货价协约(下称——协约)的意见和观点;

——阿(塞)铁、白铁、立铁、俄罗斯运输部、乌(兹)铁、乌克兰基础设施部、爱铁和国际货价存放人铁组委员会寄送的关于修订国际货价的意见和观点。

根据讨论结果, 会议通过了协约方商定的协约中的修改事项自2020年7月15日和8月15日起生效。

铁组委员会作为国际货价协约存放人, 宣布了修改补充事项分别自2020年7月15日和8月15日起生效, 这些修改补充事项涉及:

- 1) “一般运价规定”序言部分, 与阿(塞)铁、乌克兰基础设施部和爱铁名称确准和修改有关的内容;
- 2) “运价的适用范围、公布、运价的语言和运价货币”章节, 与修改协约方白铁、俄



罗斯运输部和爱铁正式出版物有关的内容；

3) “运费的计算和核收的基本规定”章节，有关：

——运送费用的计算办法；

——货批的重量；

4) “一般运价规定”章节，有关：

——明确“危险货物运送费用”表格中的货物品名，其中包括为了使统一货价条款与国际货协附件第2号相一致；

——明确某些情况下的重空集装箱运费计算办法；

——补充有关邮包货物运费计算的新条款；

5) “过境里程表”章节，与立陶宛铁路（立铁）过境里程表中的国境站更名有关的内容；

6) “运价费率表”章节，与修改表1-7各栏名称有关的内容；

7) “杂费及其他费用”章节，涉及：

——使杂费名称与“特殊运价规定”章节“重、空集装箱运送费用”的名称相一致；

——修改货物加固费表述，同时，费用额度保持原有水平；

——对杂费和其他费用表格中涉及货物加固费的备注进行补充；

8) 对国际货价文本整体进行措辞性修改。

铁组委员会作为协约存放人，根据协约规定并按照协约方2020年提交的正式通知，宣布了下列铁路过境里程表修改补充事项的生效事宜：

——吉尔吉斯斯坦铁路（吉铁），自2020年1月1日起生效；

——拉脱维亚铁路（拉铁），自2020年9月8日起生效；

——乌克兰铁路（乌[克]铁），自2020年8月7日起生效。

根据宣布的修改补充事项，铁组专门委员会工作机构编制了截至2020年7月15日、8月15日和9月15日的国际货价协议和国际货价修订本，并已上传至铁组网站（[www.osjd.org](http://www.osjd.org)）。

根据国际货价协议规定，铁组委员会作为国际货价协议存放人，出版了截至2021年1月1日的国际货价协议和国际货价修订本，并寄给了国际货价协议方、铁组相关观察员和加入企业。

在“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）”方面，完成了下列工作：

根据货车规则协议方（下称协议方）提交的数据，铁组委员会作为协议存放人，对每一货车规则协议方表决份额进行了计算。截至2020年9月1日的表决份额分配表向货车规则各方进行了寄送。

在货车规则协议方费率计算工作组会议（2020年5月12-13日，华沙，铁组委员会，视频会议形式）上，研究了国际联运货车和转向架使用费费率修订问题。

对货车规则协议方提交的2019年用于计算国际联运货车、转向架和无转向架车辆使用费费率草案的数据进行了初步分析和研究，并指出有必要修订货车规则附件17“车辆、转向架和无转向架车辆使用费费率计算方法”（下称——方法），以及对协议进行相应修改。

根据货车规则第19.4项，对在货车规则协议方代表会议上审查完的2019年国际联运货



组织欧亚间大吨位集装箱运输专题专家会议  
(2020年2月18-19日，铁组委员会，华沙)



车、转向架和无转向架车辆使用费费率草案计算结果进行了寄送。

2020年7月1-3日，在华沙铁组委员会以视频会议形式举行了货车规则协约方代表会议。

会议议程框架内讨论了编制规定共用货车身份识别以便其统计的办法的文件草案问题，以及协约方提案和修订货车规则附件9“车辆自重每公斤价格表”和方法。

会上提议研究在方法中按类型和“平均”折旧率标准列入车辆使用寿命统一标准的可能性。

会议商定了货车规则中与车辆移交条件（货车规则第4.6分项）和车辆无根据滞留（货车规则第17.8.3分项）有关的修改补充事项。

为了审查“完善货车规则协约，对货车规则列入修改补充事项”专题和讨论关于编制规定共用货车身份识别以便其统计的办法的文件草案的问题，举行了货车规则协约方代表会议（2020年9月21-23日，华沙，铁组委员会，视频会议形式）。

会上对白铁、哈铁、拉铁（货运）、立铁、波铁（货运）、俄铁、乌（兹）铁、乌（克）铁和爱铁有关修改补充货车规则的建议、意见和观点进行了研究。

根据货车规则协约第7条，关于修改国际联运货车、转向架和无转向架车辆使用费费率数值的提案在会上未获得通过。由于2019年通货膨胀率（消费价格）为0.75%，根据方法第1.3.6项规定，车辆使用费费率不应指数化。

会议指出，采用“平均”折旧率在计算货车使用费率时将减少铁路公司所寄送的原始数据量。为了采用“平均”标准，必须对方法进行更改。

协约方讨论了是否有必要确定共用车辆身份和为便于计算建立共用车辆识别数据库的问题。根据讨论结果，参会的协约方指出了存在的共用车辆识别、对其使用费办理清算等问题，并商定2021年继续研究编制规定共用货车身份识别办法的文件草案，以便对其进行统计和计算。

参会的协约方商定修改附件B“国际联运货车使用规则（货车规则）”（第3.7项、第4.6项、第5.1项、第6.3.2项、第6.7项和第17.8.3项）、货车规则附件12“货车规则费率表”和货车规则附件17“车辆、转向架和无转向架车辆使用费费率计算方法”，以及货车规则附件C“议事规则”。

根据协约第6条第3项和第7条第4项，铁组委员会作为协约保存人宣布商定的协约修改事项将自2021年1月1日起生效。

专门委员会工作机构根据各协约方2020年内寄送的正式通知，向货车规则各方寄送了货车规则信息附件的所有修改事项和协约附件A。

铁组委员会作为货车规则协约的存放人，出版了截至2020年1月1日的货车规则协约及附件的修订本，并将其寄送给货车规则协约各方。

专门委员会工作机构随着修改补充事项生效而编制的货车规则协约及附件的最新文本已上传至铁组网站([www.osjd.org](http://www.osjd.org))。

铁组委员会作为货车规则协约的存放人，根据通过的自2021年1月1日起生效的修改补充事项，出版了货车规则协约及附件的修订本，并将其寄送给货车规则协约各方。

报告期内铁组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——俄铁根据适用GNG的铁组成员国铁路的建议和意见编制了GNG修改补充事项草案。

为研究有关“完善和修订通用货物品名表（GNG）”专题的问题，以视频会议形式举行了货物运输专门委员会会议（2020年4月22-23日，华沙，铁组委员会）。

会议对适用GNG的铁组各路关于完善和修订GNG的建议和意见进行了讨论，以便确保其与铁盟2020年版DIUM/NHM协调一致。

商定的GNG修改补充事项草案已由总局长会议成员根据铁组委员会办事细则第四条第2款规定的程序核准。

铁组委员会作为GNG存放人，宣布核准的GNG修改补充事项自2020年6月1日起生效。



铁组专门委员会工作机构出版了截至2020年6月1日的GNG修订本（其模板由主持编制者编制）。

GNG修订本以电子形式向铁组各路、铁组相关观察员和加入企业进行了寄送。截至2020年6月1日的GNG文本已上传至铁组网站（[www.osjd.org](http://www.osjd.org)）。

在铁组和铁盟合作框架内，立铁（货运）、俄铁和乌（克）铁、铁组加入企业CTM有限公司及铁组委员会的代表参加了铁盟NHM/DIUM问题领导委员会例会（2020年2月26-27日，法国，巴黎）。

会上，GNG主持编制者俄铁提出了使欧盟海关联盟的联合品名表（CN）与欧亚经济联盟外贸商品目录（TN VED）相一致的问题，并指出NHM代码和GNG代码所存在的不同。建议在铁盟NHM问题工作组（NHM支持组）框架下研究该问题。

会上，铁盟NHM/DIUM问题领导委员会主席在会上指出，铁组和铁盟开展的高水平合作促进了两个组织之间文件的协调一致。

在货物运输专门委员会会议（2020年4月22-23日，华沙，铁组委员会，视频会议）上，对“修订铁组铁路货运站一览表”专题进行了讨论，铁组编码和信息技术常设工作组专家、铁组加入企业俄罗斯CTM有限公司和Unicom Transit公司代表、铁盟NHM/DIUM问题领导委员会主席与铁组委员会代表参加了上述会议。

铁组各路专家商定了修改和补充事项，完成了铁组约405备忘录《铁组铁路货运站一览表建立和维护实施细则》（第三版）（下称——约405备忘录）的修订工作。

铁组委员会宣布，由总局长会议成员根据铁组委员会办事细则第四条第2款规定程序核准的铁组约405备忘录修改补充事项自2020年8月1日起生效。

专门委员会工作机构编制了截至2020年8月1日的约405备忘录（第三版）最新文本，并上传至铁组网站（[www.osjd.org](http://www.osjd.org)）。

2020年，铁组成员国铁路公司按照约405备忘录条款修订了《铁组铁路货运站一览表》中自方铁路线路的信息。铁组铁路货运站一览表的信息以PDF形式上传至了铁组网站（[www.osjd.org](http://www.osjd.org)）。

根据已核准的铁组货物运输专门委员会2020年工作计划，在“组织欧亚联运大吨位集装箱运送”专题框架内开展了工作，并在专门委员会专家会议（2020年9月8-11日，华沙，铁组委员会，视频会议）上对该工作进行了讨论。

主持者哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）根据铁组铁路提交的数据，完成了修订国际联运集装箱列车和驮背运输数据库的工作。

应指出的是，目前经铁组成员国铁路199条经路开行10000多列集装箱班列，这些班列根据运行时刻表常态和视准备情况开行。

主持者会同专门委员会工作机构编制的截至2020年10月9日的关于沿铁组成员国铁路开行的直达集装箱列车和混合运输的信息公布于《铁组通讯》杂志2020年第6期，并上传至了铁组网站。

“建立集装箱运量指标数据库”分专题主持者乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）完成了铁组各路大吨位集装箱2018-2019年运量数据库的编制工作。

分析表明，2019年，铁组成员国铁路共接收442.896万个标箱，交付469.67万个标箱，较2018年同期相应增长19.2%和14%。

主持者哈铁完成了“修订并维护欧亚联运大吨位集装箱运输和驮背运输电子版手册”分专题的工作。

会议商定了铁组货物运输专门委员会工作机构的提案，将信息手册名称“欧亚大吨位集装箱运输和驮背运输”改为“国际联运大吨位集装箱运输和驮背运输”。

修订版的信息手册上传至了铁组网站（[www.osjd.org](http://www.osjd.org)）。

2020年共举行了四次研究集装箱班列中的集装箱运送组织文件草案编制问题的货物运输



专门委员会专家会议（2020年2月18-19日、6月16-17日，9月8-11日，11月12-13日，华沙，铁组委员会，视频会议）。2021年将继续讨论该问题。

中欧班列包括国际联运直达集装箱班列数量稳步增长。

2020年，即使在疫情的限制下，铁路货运业务也具有相当竞争力。由于铁组成员国铁路公司、铁组观察员和加入企业的联合行动，在增加国际联运集装箱运量方面取得了良好结果，基础设施得到了发展，在运输组织技术方面发生了积极变化。

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

根据阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）数据，阿塞拜疆铁路股份公司2020年的国际集装箱货运量整体达到71182TEU。2020年1月至12月期间，沿阿塞拜疆共和国境内运送了528趟集装箱列车，其中接收359列，交付169列。

阿塞拜疆铁路股份公司积极参与了国际和区域运输项目。巴库—第比利斯—卡尔斯铁路，东—西走廊（跨里海国际运输通道）、南—北、西—北和西—南走廊的运营不仅在该项目参加国，而且对地区其他国家的发展起着重要作用。

2020年，为从土耳其至阿塞拜疆和中亚国家（哈萨克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦）运送货物，编组了由82个集装箱组成的列车。这是沿巴库—第比利斯—卡尔斯铁路有史以来开行的最长列车。

为了在土耳其境内开行旅客列车，在格鲁吉亚—土耳其边境检查站安装了一种换轨设备，可将机车车辆从1520毫米轨距自动换到1435毫米轨距，反之亦然。

阿塞拜疆铁路十分重视国内铁路修复和现代化改造，对既有铁路进行了大修。

尽管在为防止COVID-19疫情而采取的限制措施期间面临着复杂条件，然而阿塞拜疆仍在无阻碍地采用铁路运输货物，并遵守了所有卫生防疫要求。

2020年1-6月，格鲁吉亚境内共计运送40 159个标箱，其中沿巴库—第比利斯—卡尔斯（BTK）经路试验（测试）运送了6208个标箱，较2019年增加170%。BTK铁路线投入运营后，第一阶段年产能将达到500万吨。

据哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）数据，2020年，过境集装箱运量达876万个标箱，同比增长32%。

2020年集装箱运输的增长是由于几乎所有方向的运输增加，其中包括：中国—欧盟国家—中国、中国—俄罗斯—中国、中国—中亚国家—中国、TMTM，并与中国—阿富汗过境经路的发展有关。

2020年，通过哈萨克斯坦的过境运输份额为中国—欧洲—中国方向总运量的91%（2019年为87%）。过境运输份额的增加也得益于为过境哈萨克斯坦的集装箱运输所提供的优惠运价条件。

自2014年以来，去往欧洲方向、尤其是在哈萨克斯坦境内的集装箱班列的运价条件一直保持着稳定。哈铁奉行灵活的运价政策，以吸引沿哈萨克斯坦铁路的货运量。2020年，哈铁根据当前市场状况采用了超过136种个性化的运价解决方案，以满足客户的需求。



统一过境运价协约方会议  
(2020年5月19-20日, 视频会议)



2020年，过境哈萨克斯坦的中欧联运开行了4759列集装箱班列（较2019年增长55%），其中从中国发运2921列，运到中国1838列。上述集装箱班列编组运送50.7万个标箱（较2019年增长79%），其中从中国发运34.8万个标箱，运到中国15.9万个标箱。

首先，客户的主要标准是货物的运到期限。哈铁优化了运输服务，提升了运输速度。2020年，中欧集装箱班列的直达速度提升至1152公里/天。

哈铁目前正在积极开展工作，以吸引更多的货流过境哈萨克斯坦，其中包括通过与铁路部门、发货人和收货人进行商谈，并对过境哈萨克斯坦共和国的货物运输开展灵活的运价政策。

在疫情期间，哈萨克斯坦未关闭边境，也未对过境货物的通行施加任何限制。哈铁对所申报的过境货物全部商定，并予以放行。

正在开展哈萨克斯坦共和国海关部门和哈铁信息系统一体化的工作。

在COVID-19疫情下，为简化边境货运和降低感染传播风险，哈萨克斯坦共和国政府2020年5月20日第307令规定，在2020年底之前取消过境哈萨克斯坦共和国的集装箱班列海关查验，进口货物在哈萨克斯坦共和国的目的站办理查验。这进一步缩短了货运列车的作业时间。

此外，自2020年6月15日起，根据哈萨克斯坦海关部门的决定，在哈萨克斯坦共和国境内简化外国集装箱的进口手续，即集装箱按照无需办理运输工具申报的临时入境公约（1990年，伊斯坦布尔）附件B.3规定的条件进口。

为了保持竞争力，哈铁不断提高以客户为导向的水平和服务质量，推出新的物流产品，并采取积极措施来刺激该方向的运输。

下一个重要的因素为对铁路基础设施进行现代化改造。对基础设施进行现代化改造包括发展多斯特克站——再建一个至少可年处理8万个集装箱的集装箱办理站。

哈铁保障哈萨克斯坦境内经路的多样化：已经开发了其他经路，并根据客户的需求采用个性化的方案。2020年，中欧班列编组未发生过盗窃，确保了100%的货物完好无损。

自2019年初以来，已经进行了分阶段过渡，以便对运送票据进行无纸化处理，并且已组织与中国铁路联手开展电子数据交换。

与中国国家铁路集团有限公司（中铁）合作，定期举行铁路管理部门负责人会晤，讨论国际过境货流发展及增加哈萨克斯坦运输走廊货流等重要问题。

哈铁子公司——Kaztemirtrans股份公司和哈铁快运股份公司通过联络中心推出了新的客户服务标准：24/7工作机制、灵活的价格政策，推广通过个人办公室与客户互动的信息系统。

2020年8月13日，一列集装箱班列从连云港港口（中国）发往塔什干（乌兹别克斯坦），经过霍尔果斯/阿腾科里国境站和阿拉木图站，10天行驶5500公里。

自年初以来，经过霍尔果斯/阿腾科里国境站的中欧集装箱班列数量已超过4000列，较去年增长18.3%。为了实施旨在支持发展中欧联运货物列车的不同措施，霍尔果斯海关改变了其工作方式，即系统检查取代手动检查，同时工作效率提高了60%以上。整列车的发出时间从大约3.5小时缩减到1小时。

2020年1-7月，连云港至欧洲港口的集装箱班列发运总数达到370列。较去年同期增长43.97%。

为促进中欧铁路货运，连云港港口海关采取多项措施，优化口岸货物配送流程，简化报关手续，同时扩大回程进口货物来源。

过境哈萨克斯坦的中欧集装箱运量增加至18.19万个集装箱，较2019年前五个月增长50.1%。

哈萨克斯坦境内过境集装箱班列的平均运行速度为1167公里/天。

2020年1-11月，超过930列中欧集装箱班列经过乌鲁木齐国际陆港区。“中欧快运”从



中国西部地区经哈萨克斯坦运往中亚国家和欧洲国家的产品主要包括番茄酱和核桃等农产品、PVC等化工品，以及中国西部企业生产的产品，商品种类超过200种。

组织了有潜力的合肥（中国）至蒂尔堡（荷兰）新经路（如“联想线”）。

首列集装箱班列运来的家电——主要是工业城市合肥的企业生产的冰箱和冰柜。此运输是专门为了该地区公司的利益进行了优化。

首次运输的意义不仅在于它成为了第一个，而在于蒂尔堡作为一个城市，其地理位置使其成为方便的交通枢纽，保证了来自中国的铁路运输。此外，首次运输使我们能够获取确保合肥生产的联想电脑产品出口的经验。

联想电脑已经从成都运往荷兰。来自成都的供货包括合肥和深圳生产的产品。鉴于此，运输速度和期限特别重要。

沿成都—蒂尔堡经路主要发运电子设备、航空零部件等产品，返向到中国的有汽车零部件、汽车、奶粉和红酒。

2020年，中国铁路（中铁）国际联运集装箱运量合计完成172.7万TEU，同比增长37%。全年累计开行中欧班列1.24万列，同比增长50%。其中经阿拉山口/多斯特克口岸开行4112列，同比增长40.5%；经霍尔果斯/阿腾科里口岸开行2041列，同比增长99.5%；经满洲里/后贝加尔口岸开行3599列，同比增长34.9%；经二连/纳乌什基口岸开行2436列，同比增长63.9%；经绥芬河/格罗迭科沃口岸开行218列，同比增长78.7%。截至2020年底，中国与欧洲21个国家98个城市间开通了中欧班列。

在COVID-19疫情期间，中欧班列运送了跨境电商的大量防疫药品和包裹，以及之前通过海运或空运交付的货物。

中欧班列为国际预防疫情合作做出了贡献，并有助于“一带一路”沿线国家之间供应链的稳定。

2020年6月7日，来自成都（中国）的首列集装箱班列抵达列日（比利时），完成了试运，2020年5月24日发运，全程用时14天。此列车运送的货物为医疗口罩和防护眼镜。

三百多万件防护用品已抵达比利时（列日）的交通枢纽，用品将主要用于英国，英国为这次运输的最终目的地。

由于新冠病毒感染的传播而实施限制，铁路是运送抗新冠肺炎传播的必需医疗用品的可靠运输方式。

2020年6月14日，来自西安（中国）的直达集装箱班列用时15天穿行哈萨克斯坦、俄罗斯、乌克兰和波兰的铁路之后，抵达帕尔杜比采（捷克）。此列车运送了46个集装箱（标箱），其中包括一次性防护服、口罩、手套和其他医疗用品。货物主要用于布拉格和帕尔杜比采的医院。这次运输是由捷铁（货运）、Kedentransservice公司、俄罗斯集装箱运输公司和波铁货运公司共同组织。

2020年9月4日，一列装载LG电子产品的集装箱班列从陕西省省会西安发运，标志着陕西的首次运输。一列满载42箱产品（包括LCD面板、电极和铝箔产品）的货运列车抵达斯拉夫库夫（波兰）。在途时间为10天。日本和韩国的货物可以在西安（中国）集结，并通过集



铁组货物运输专门委员会商定国际联运货物列车时刻表会议  
(2020年6月4-5日)



装箱班列运到欧洲，这为中日韩之间的贸易往来奠定了坚实的基础。

2020年9月11日，从维也纳（奥地利）发运的集装箱班列抵达西安。奥地利发货人成功地完成了产品的运输，并首次将其通过集装箱班列运往中国。全程运输距离10460公里，用时16天。该列车装载了41个集装箱，箱内装载兰精集团的货物产品，该集团是奥地利纤维制造商（用于生产纺织品的纤维和纤维素）。兰精集团公司首次通过中欧集装箱班列进行产品运输。与海运相比，运到时间缩短了一半，有效减少了生产库存的负荷，降低了物流成本，提高了产品的竞争力。

由于国外工作和生产不断恢复，中欧货运列车反向货物运输的需求正在增长。

截至2020年10月底，“长安”号中欧班列完成了3167次运输，较去年同期增加了0.8倍。自2013年11月推出长安号集装箱班列以来，开通了15条连接西安与亚洲和欧洲目的地的货运经路，覆盖45个国家。

2020年，来自中国的集装箱班列向包括德国和法国在内的一些欧洲国家运送医疗产品。

截至2020年11月30日，集装箱班列总数突破1万列，达到16094列，反向满载率为95.8%。

2020年，由于导致全球供需失衡的疫情，中欧班列的集装箱运输份额增加至6-8%。由于某些货物（药品、危险品等）的增加和海运价格的不稳定，铁路集装箱运输份额在不久的将来可达到约10%。

在中欧铁路运输活跃的背景下，由于疫情导致海运和空运货物运输中断，组织新的铁路货物运输经路：汉堡（德国）和徐州（中国），徐州是江苏省（中国）的工业和运输中心。

2020年10月，装有汽车零部件、机械零部件和医疗用品的集装箱班列发运，是首列徐州（中国）到德国的中欧班列。列车行驶10万多公里，经过哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰，15天抵达汉堡。

2020年，从徐州到欧洲国家方向发运了大约过去五年的集装箱班列数量，这表明徐州物流能力的扩张。

2020年6月19日，一列载有41个集装箱的中欧（重庆—乌鲁木齐—欧洲）集装箱班列从重庆团结村站发往匈牙利布达佩斯。因此，沿重庆—布达佩斯直接经路与欧洲的定期联运进入正常模式。

重庆是编组中欧集装箱班列的运输物流枢纽之一。截至2020年12月6日，从重庆发运的中欧集装箱班列总数超过7000列。为了增加运量，重庆海关今年9月推出了B2B跨境电子商务商业模式。

2020年11月26日，启动了一条连接中国东部城市金华与法国杜尔日市的中欧集装箱班列新经路，这是金华到法国的首列集装箱列车，是对现有13条欧洲经路的补充。货物的主要部分包括机器制造行业和防疫物资设备。列车通过哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、德国等其他国家境内行驶约11万公里，18天抵达布尔日。从布尔日的物流中心，货物被分拨到法国、西班牙、意大利等国家。

自2020年初以来，从金华发运了368列中欧班列，运量为30378个标箱。

2020年11月20日，郑州（中国）—赫尔辛基（芬兰）经路首列集装箱班列发运。该列车由43个集装箱编组而成，主要装载了一次性医用口罩、防疫医疗设备、保暖服、灯具等。

尽管新冠肺炎疫情几乎损害了全球整个运输行业，但从可靠性和成本方面，中欧铁路经路对于发货人、收货人和货运代理人而言是稳定的象征。这导致了2020年需求增长打破纪录。

中欧铁路货物运输服务以低廉的价格、巨大吞吐量和高稳定性而受到欢迎。在疫情下，它有助于稳定国际供应链，有利于遏制疫情并恢复欧洲和亚洲的生产。

截至12月底，2020年中欧班列数量达到10180列，创历史新高。中国—欧洲方向每月业务量首次超过5.2万个标箱。

2020年，共运送了92.7万个TEU，同比增长54%。集装箱经路双向重箱率为98.3%。在



全球疫情导致世界物流恶化、国际贸易大幅减少的背景下，中欧班列数量增长、质量提升，并且更加有规律，有效地帮助各国防治疫情，恢复生产，为世界各地生产和供应链的稳定和顺利运行提供了支持，推动了全球经济的复苏和发展。

拉脱维亚铁路股份公司（拉脱维亚铁路——拉铁）通报，近年来集装箱运量一直很大。集装箱主要目的国是中亚国家——哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦。

2020年，未建立新的集装箱经路，拉脱维亚铁路一直专注于维护现有集装箱经路的货运基地，在与发货人合作时，一直关注集装箱运输的优势。

拉铁准备进一步开展完善组织集装箱运输（包括使用国际货约/国际货协运单的运输）质量的工作。

尽管新冠肺炎疫情对全球市场的经济进程产生了负面影响，但拉铁仍继续提供定期货物运输，包括从亚洲到欧洲的长编组货物运输。在拉脱维亚境内能开行这种超长编组的列车要归功于最近几个月与俄铁合作的运送长编组列车的项目。拉脱维亚铁路基础设施的高质量也为办理此种运输提供了保障。

2020年4月9日，一列装载了100个集装箱的长1公里的超长货运列车沿中国—俄罗斯—拉脱维亚—立陶宛—加里宁格勒（俄罗斯）经路穿越拉脱维亚境内。

由于拉铁采用电子方式办理边防和海关手续的“一站式机构”服务，来自中国的列车越过拉脱维亚—俄罗斯边境，能够毫不拖延地继续其旅程。拉铁货运有限公司确保了将货运列车运到拉脱维亚—立陶宛边境。

拉铁和俄罗斯集装箱运输公司（铁组加入企业）合作，组织完成了沿中国—俄罗斯—拉脱维亚—立陶宛—加里宁格勒（俄罗斯）经路的集装箱班列运输。

在拉铁和俄铁继续多年合作的基础上，并根据拉铁和俄铁在2020年2月份签署的有关在加里宁格勒州运输长编组列车的协议，运送特别长的货运列车得以保证。

立陶宛铁路股份公司（立陶宛铁路——立铁）通报，2020年，由于疫情对货物运输产生了不利的影响，国际货物承运人立铁货物股份公司面临复杂情况。

总的来说，2020年与2019年相比，货运减少了3%（共5340万吨）。应指出的是，在全球疫情下，当许多公司面临物流系统崩溃时，铁路已成为主要运输方式。

2020年，中国到立陶宛的货物流量增加取决于集装箱运量的增加——总数达到51509个标箱，较2019年增长将近3倍。来自中国的集装箱班列10-12天内抵达立陶宛，为立陶宛及欧洲其他国家运送医疗防护设备、邮包货物和其他各种货物。

2020年，摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）沿之前组织的经路办理了集装箱运输：“维京”号列车和“野牛”号集装箱班列。

乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）通报，2020年，经蒙铁网内的过境集装箱班列数量增加，达到2312列（241 307个标箱），较2019年增长159%，通过的集装箱（标箱）增长175.5%。其中，俄中双向开行1229列（136 375个标箱），较2019增加480列（61 113个标箱），中国—俄罗斯单向开行1083列，较2019年增加378列（42 761个标箱）。在欧洲—中国过境蒙铁运输中开行了92列集装箱班列，较2019年增加了2列；在中国—欧洲运输中开行了350列集装箱班列，较2019年增加了140列。

蒙铁通过下列方式增加了通过能力：

扎门乌德站的物流中心启用后，运力从570个标箱增加到5200个标箱。在这方面，集装箱的日换装能力增加到808个集装箱（标箱）/8列班列，与去年同期相比增加了110%（集装箱的日换装能力为260个集装箱）。

在物流中心建造了1520mm和1435mm的新轨道，以便借助卡尔玛正面吊给集装箱换装。

与中国国家铁路集团有限公司商定在扎门乌德（蒙铁）和二连（中铁）国境站之间建设1435毫米轨距新线。

自2020年5月开始，在二连国境站（中铁）日交换4-5列集装箱班列。今后计划经扎门乌



德（蒙铁）/二连（中铁）国境口岸的列车日交换增加到8对集装箱班列。

自2020年8月开始，蒙铁在扎门乌德车站对来自中国的过境集装箱班列进行集结。其结果是缩短了货物的运到时间，增加了机车车辆的装载能力并降低了运输物流成本。此外，还组织了从俄铁到中国边境的联合过境列车的运输（在120个换长车上装运了248个标箱）。

经蒙铁网开行装载248个集装箱（标箱）长115辆换长车的集装箱班列。

蒙铁重视过境集装箱班列的质量。

在运输冷藏集装箱班列时，蒙铁会单独分配一条作业线并给予特别关注。蒙铁准备组织用集装箱班列运送冷藏集装箱。

在2020年，波铁宽轨冶金工业专用线有限责任公司（波铁宽轨公司）采取积极措施为现有的多式联运提供服务并吸引新的多式联运。公司与大型物流平台如：成都国际铁路服务有限公司、西安保税港建设运营有限公司、西安国际陆港多式联运有限公司、渝新欧（重庆）物流有限公司、合肥国际陆港发展有限公司、武汉亚欧物流有限公司等进行了商谈。此次商谈的结果是与公司西安自由贸易港建设和运营有限公司合作推出了首列集装箱班列。2019年12月24日，装载45个集装箱不同类型货物的列车从中国西安发运，并于2020年1月6日抵达目的站斯拉夫库夫站。在疫情引起的短暂中断后，波铁宽轨公司成功办理了从西安到斯拉夫库夫站的定期集装箱运输。2020年10月，从中国重庆开始运输，途经哈萨克斯坦、俄罗斯和乌克兰；2020年12月，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和乌克兰。

到2020年底，从西安、重庆发运了40列集装箱班列到欧洲。波铁宽轨公司的活动还旨在扩大与从中国运抵波兰和其他欧盟国家的目标客户的集装箱进一步运输相关的物流服务。

2019年12月，波铁宽轨公司与中铁国际多式联运公司（CRIMT）签署协议，这使得有可能在2020年组织从中国中哈边境到欧洲国家的综合集装箱运输。目前，正与西安自由贸易港建设运营有限公司商谈有关组织这些货物从西安到欧洲国家的技术可能性和服务的商业条款，以及签署允许波铁宽轨公司直接从该公司预订西安到斯拉夫库夫站（波兰）集装箱班列席位的问题。

目前，办理沿下列经路的定期集装箱运输：西安—斯拉夫库夫站，过境哈萨克斯坦、俄罗斯和乌克兰；重庆—斯拉夫库夫站，过境哈萨克斯坦、俄罗斯和乌克兰，以及哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—乌克兰经路。

根据俄罗斯铁路股份公司（俄铁）数据，2020年，集装箱运输有所增长。

2020年，俄铁集装箱运量为5799435个标箱，较上一年增加797491个标箱，增长15.9%。同时，直达运输占比为64.2%，较上一年增长4%。

2020年，俄铁国际集装箱运量为3479026个标箱，较上一年增长19%（增加556374个标箱），其中：出口运输1452960个标箱（增长13.5%），进口运输1225503个标箱（增长15.6%），过境运输800563个标箱（增长37.6%）。同时，直达运输在进出口和过境运输中占比分别为72%（增长6.4%）、69.4%（增长3.3%）和91.6%（增长3.2%）。

国际联运集装箱班列运送了2630264个标箱，较2019年增长28%（增加574310个标箱），其中经口岸运送了1339015个标箱（增长46%），经各港口车站运送了1291249个标箱（增长14%）。集装箱班列中下列货物运输增长明显：糖（增长16130%）、煤炭（增长2526%）、易腐货物（增长399%）、各种矿石（增长236%）、植物油（增长165%）、粮食（增长98%）、化学品和小苏打（增长60%）、机器和机床（增长41%）、化学和矿物肥料（增长60%）、食品（增长55%）、布匹（增长34%）和木材（增长23%）。

2020年，集装箱邮包过境运输的数量大幅增长，达到1516个标箱（增长27倍）。

2020年，使用俄罗斯集装箱运输公司整车和集装箱的集装箱运量较2019年增长16.2%，达到227.07万个标箱。

2020年，使用俄罗斯集装箱运输公司资产的集装箱运输达到227.07万个标箱（重、空），较2019年增长16.2%，其中出口61.69万个标箱（增长24.2%），进口50.612万个标箱



(增长23.5%)，过境17.47万个标箱(增长6.6%)。2020年，国际集装箱运输与2019年相比也呈现出积极态势，增长21.2%，运量达129.77万个标箱。

对客户而言运送集装箱最有效和最有吸引力的方式是集装箱班列运输。

应指出的是，集装箱运输的主要增长正是取决于集装箱班列。

由俄罗斯集装箱运输公司组织的集装箱班列运送的重箱数量为143.05万个标箱，其中出口47.88万个标箱，进口35.89万个标箱，过境15.89万个标箱。

2020年，俄罗斯集装箱运输公司成功地实施了一些新项目。

2020年2月，沿巴塔列伊纳亚站—纳霍德卡东站经路发运了首列公共集装箱班列。

全年沿该经路运送了1656个标箱。定期的每月集装箱服务不仅提供最优惠的价格，而且还允许发货人在组织出口货物时规划最准确的预订海上船舶服务。

首次实施了用集装箱班列从比克里安站通过后贝加尔国境站运送橡胶到中国的项目。

2020年11月，从陶里亚蒂站通过新罗西斯克港口发运了首列集装箱班列(90个标箱)，装载出口到印度的粮食货物(鹰嘴豆)。

此外，还组织了沿布拉戈维申斯克—纳霍德卡经路使用班轮散装集装箱运送粮食作物随后到中国。

2020年12月，会同俄铁物流股份公司和Globus-Trans公司从克列什哈通过陆路国境口岸后贝加尔/满洲里往重庆发运了首列装载油菜籽油的满长集装箱班列。

同样在2020年年底，组织了向中国运输吨袋精矿，以前类似运输使用其他类型的机车车辆办理。

自2019年3月以来，经罗马尼亚铁路(罗铁)网内由铁路承运人罗铁货运股份公司办理至/自康斯坦察菲利伯特站沿楚梅什季(罗马尼亚)—陶里亚蒂(俄罗斯联邦)经路及返向的集装箱运输(随后货物通过海运运输)，每周开行一列集装箱班列。

斯洛伐克铁路货运股份公司(斯铁[货运])作为斯洛伐克共和国的承运人，参与了下列中欧班列项目：

- 长沙—布达佩斯(比尔克办理站)及反方向，列车开行频率一般为每周1次，将来会增至每周2次。运输途经蒙古、俄罗斯、乌克兰和斯洛伐克；

- 重庆—杜伊斯堡及反方向，列车开行频率一般为每周一次，将来会增至每周2-3次。运输途经蒙古、俄罗斯、乌克兰、斯洛伐克和捷克；

- 西安—布达佩斯(马哈尔特办理站)，运输途经哈萨克斯坦、俄罗斯和乌克兰至斯洛伐克；

- 成都—维也纳，列车每周开行一次。

2020年1月继续实施2019年开始的新项目，即自中国西安经哈萨克斯坦、俄罗斯和乌克兰运输货物到多瑙河斯特雷达(斯洛伐克)。在多布拉集装箱办理站将集装箱转运到欧洲轨距车辆。自中国到多瑙河斯特雷达运行时间为12天。随后由于疫情，该运输被暂停。2020年9月恢复，并继续每周开行一列。2020年，多布拉集装箱办理站共转运了15列来自中国的集装箱班列和4列运往中国的集装箱班列。在大多数情况下，使用斯铁(货运)公司所属车辆进行运输。规划将来每周运送



组织欧亚间大吨位集装箱运输专题专家会议  
(2020年6月16-17日，铁组委员会，视频会议)



1-2集装箱班列。

乌兹别克斯坦铁路集装箱运量有所增加。2020年，运送了189299个标箱（增长1.1%），其中进口119243个标箱，出口60139个标箱，过境9917个标箱。

2020年，沿乌兹别克斯坦境内开行了1981列集装箱班列（较2019增加407列），运送了118 446标箱（较2019增长11%），其中进口1325列（增加229列），出口656列（增加178列）。

2020年，乌克兰境内超过42.5万个标箱通过铁路运输，较2019年集装箱运量增长11%，占铁路货物运输总量的2.1%。

为增加运量，加快货物的交付和保证货物安全，乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）组织和常态化开行了50列集装箱班列，其中包括11国际列车，2020年国际列车在经乌克兰境内运送了约23.1万标箱，比2019年运量增长41%，占乌克兰境内所运集装箱总数的54.3%。

乌克兰铁路的潜力使得集装箱班列数量增加，并办理新方向的集装箱班列。

在上述集装箱班列数量中，2020年组织了19列新的集装箱班列，其中3列为国际联运。会同相关承运人，组织了下列方向的集装箱班列运输：中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—乌克兰—波兰、中国—蒙古—俄罗斯—乌克兰和中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—乌克兰—波兰。

与此同时，2020年，继续沿下列经路成功开行中欧班列：

——中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—乌克兰—斯洛伐克/匈牙利；

——中国—蒙古—俄罗斯—乌克兰—匈牙利。

经乌克兰境内共运送83列集装箱班列到欧盟国家方向，其中：37列到波兰，33列到匈牙利和13列到斯洛伐克，反向3列从斯洛伐克到中国。班列编组中运送了装载零担货物（主要是消费品）的40英尺集装箱。

此外，为了运送来自中国货物，乌（克）铁努力确保吸引力和提升乌克兰的运输潜力，并制定了将货物运到目的地的物流方案。

2020年6月，接收了首列中国到乌克兰的试验集装箱班列。截至2020年底，运抵22列，运送了1928个标箱。

组织集装箱运输时，铁组成员国铁路特别重视发展和组织国际联运集装箱运邮。集装箱运邮很有需求和广阔前景。

在过去三年中，已经进行了很多铁路运邮试点项目，但是它们的数量并不大——几袋或最多一个集装箱。但是疫情蔓延产生了影响，中国已经积攒了大量邮包，相应货物数量大幅增加。

由于COVID-19疫情对航空货物运输的限制，铁路供应渠道已开始发挥战略作用，成为中国和欧洲之间可靠的运输渠道，保证了邮包货物的顺利交付。

据白俄罗斯铁路（白铁）通报，由于疫情期间对航空运输的限制，集装箱运邮已成为从中国过境白俄罗斯到欧洲的过境货物新的增长点。2020年4月，首列满长集装箱班列开始在中国和欧洲之间定期开行。2020年，通过铁组加入企业——欧亚铁路联盟联合运输物流股份公司的主要经路运送了超过2700个标箱的邮包货物。

据哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）的通报，2020年，组织的中欧集装箱班列运送的邮包货物总量为287个集装箱。

据哈铁通报，邮政和快递运输已沿中国—欧洲—中国方向常态化开展。

据中国国家铁路集团有限公司（中铁）通报，2020年，办理中欧班列邮包运输超过2800TEU，同比增长53倍。

从中国发出的首列“中国邮政号”专列装载邮包货物和两个集装箱的药品抵达立陶宛的维尔纽斯，运输时间为14天。

每列集装箱班列装载约300吨邮件，这是中国邮政、立陶宛邮政、波兰邮政和铁路运营



商之间合作的结果。在接下来的两到三个月中，大约有2000吨的邮件将通过铁路从中国运往欧洲。平均需要12-14天运达。

多个铁路运邮的终点在立陶宛，而其他集装箱班列则继续开往波兰。随后通过卡车将邮包运往30多个欧洲国家。

2020年3月和4月，通过集装箱班列将440个40英尺集装箱中的270万个邮包货物从中国运到波兰（至马拉舍维奇站）和立陶宛（至瓦伊多泰站），随后再运往36个欧洲国家。中国到立陶宛的在途时间为14天。邮包主要从中国下列三个城市发运：义乌、重庆和成都。

在运邮方面，采用了国际货协运单，在某些情况下采用了国际货约/国际货协运单，以及万国邮政联盟法案规定的单据——CN 37和CN 33运单作为海关过境申报单。

据立铁（货运）通报，2020年，邮政集装箱的进口量达到了1056个40英尺集装箱（2112个标箱），其中1003个集装箱编入集装箱班列，共计接收了21列集装箱班列。发货站为团结村（中铁），经过霍尔果斯（中铁）/阿腾科里（哈铁）国境口岸到达目的站瓦伊多泰（立铁）。立陶宛铁路股份公司子公司——立铁货运公司作负责在立陶宛境内的邮政集装箱运输，该公司是国际承运人。

在2019年成功试点运输后，2020年集装箱运邮的数量增加，从中国到立陶宛铁路的瓦伊多泰站运送了1149个40英尺集装箱（2298个标箱）。发货人是中国邮政，收货人是立陶宛邮政。

乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）开展了从公路运输到铁路运输运送邮包货物的组织工作。在中国形成并通过公路发运的邮包货物在乌兰巴托车站换装，2020年11月份运量为8车，2020年12月份运量为15车，目的地为俄罗斯联邦。

2020年，沿俄罗斯铁路网的集装箱邮包过境运量大幅增长，达到1516个标箱（增长27倍）。

2020年，俄罗斯邮政股份公司推出了铁路集装箱运送国际邮包经路，即乌鲁木齐（中国）—莫斯科随后运往欧盟国家。2020年4-9月，交付了37个集装箱，运送了350多吨邮包货物。到莫斯科的运到时间为12-38天不等。

自2020年12月3日起，俄罗斯邮政股份公司会同俄罗斯铁路股份公司组织了“数字商务”邮政列车（以下简称“列车”）的启动工作，以便交付中国—俄罗斯—欧洲的国际邮包货物。由于俄罗斯、蒙古和中华人民共和国之间的国际铁路客运自2020年3月以来因疫情传播而暂停，所以列车在莫斯科—伊尔库茨克经路上启动，停靠新西伯利亚、叶卡捷琳堡和喀山。列车双向运行时间为4天。在取消检疫措施，并与蒙古国和中国铁路部门商定列车运输条件后，该经路将延长至二连站（中铁），且列车行驶时间为6天。目前存在的解决方案无法提供类似的运输时间。

此外，2020年，俄罗斯邮政股份公司组织从中国到俄罗斯和欧盟国家定期用集装箱运送国际邮件。自2020年4月以来，交付了44个集装箱超过403吨的邮件。集装箱运行时间为12-56天。

2021年，俄罗斯邮政股份公司计划发展和完善通过铁路客货运输来运送国际邮包货物的经路，这将确保运输不间断和及时性，明显优化运输成本，并减少额外的货运手续。

由于新冠肺炎疫情的爆发，大量往返中国的国际航班被取消或减少，这对国际邮包货物的交付产生了严重影响，并导致了未处理邮包货物的积压。

为解决这个问题并保证邮包的交付，组织并启动了中欧班列“邮政号”专列。

在疫情环境下，中欧货运铁路经路在相对稳定的物流成本和运输时间方面具有明显的优势。

据统计，到2020年4月底，共有129列货运列车从义乌发往欧洲国家，共运送了10842个二十英尺的集装箱，较去年增长了44.1%。

2020年9月1日，首列跨境电商B2B出口专列从重庆发运。该列车由43个集装箱编组而



成，装载了跨境电子商务商品，主要包括服装、鞋帽、家用电器、日用品等。货物发往德国、波兰和其他欧洲国家。

2020年10月1日从义乌站（中国）发运了装有100个标箱的列车，目的地为马德里（西班牙），装载日用品、圣诞用品、生产及生活用品、机器零件等。中国（义乌）—欧洲国家经路发运了6列集装箱班列。自年初至10月1日，该方向共发运634列集装箱班列，较2019年增长146.2%。

2020年11月18日，装载了100个20英尺集装箱的跨境电商欧洲专列从义乌站发运。该班列由中国11个中欧班列运营平台共同组货，是中国首列多省跨区域合作的中欧班列。

该趟班列除载有日用百货、小家电、汽车配件、纺织布料外，主要装载的是邮政包裹和跨境电商包裹，总货值约144万美元。班列从义乌站开出后，将经由新疆阿拉山口口岸出境，16天后到达比利时列日多式联运货运场站，货物清关完毕后将分拨至欧洲各个国家。

此次联合组货标志着中欧班列向融合共生的高质量发展迈进。

从中国到欧洲的邮包成为新的货运量增长点。铁组加入企业——欧亚铁路联盟联合运输物流股份公司办理该项服务。2020年4月，首列满长集装箱邮包专列在中国和欧洲之间常态开行。

自欧亚铁路联盟联合运输物流股份公司实施该项目以来，共计开行了23列邮包专列，将2600个标箱的邮包货物从中国运到36个欧洲国家，其中包括丹麦、西班牙、立陶宛和法国。

重庆、义乌、郑州和东莞成为办理中国邮政集装箱班列的主要城市。列车从中国出发，途经过哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯，随后到达波兰。从中国国境到欧盟国境沿1520毫米铁路基础设施的平均运行时间为4.9天。

越来越多的邮包货物通过铁路运到欧洲。由于对航空货运的限制，欧亚铁路联盟联合运输物流股份公司建议的铁路运输已开始发挥战略作用，成为中欧之间可靠的运输渠道，确保邮包的顺利交付。

在2019年10月铁路合作组织和万国邮政联盟签署的谅解和合作协议框架内，两个组织开展组织国际联运铁路运邮问题的合作。

在发展合作框架内，铁组委员会倡议于2020年5月6日以视频会议形式与万国邮政联盟和世界海关组织代表举行咨询会晤，就邮包货物运输的现状交换意见，并找到可行的共同解决方案，该解决方案可以或允许在铁路参与的情况下恢复某些经路的邮包运输。会晤中，万国邮联国际局的代表指出，目前，办理中国到欧洲国家的邮包运输，但欧盟的海关申报手续仍然存在问题。

同时会议商定，铁组委员会请欧洲经济委员会提供有关国际铁路运邮时的海关转关手续特点的信息。

在铁组和欧亚经济委员会合作框架内，应铁组委员会的请求，收到了过境欧亚经济联盟国家铁路运邮时的海关申报特点的信息。该信息已由万国邮联国际局。

万国邮联国际局代表指出，在疫情高峰期，中国和万国邮联收到大量通过铁路运输的要求。因此，万国邮联希望继续朝该方向努力，万国邮联需要铁组的建议和支持。万国邮联以前只重视航空运输，但是现在分析表明，万国邮联的相关文件需要修改，应包括铁路运输。

万国邮联提议推动电子文件流转和发展电子数据传输，这是信息安全的组成部分，因此，我们应积极处理这些问题。

会上提到，2024年将完成推广欧盟电子数据交换系统，这是万国邮联联络委员会会上讨论的重要问题之一，铁组也参加了该会议。

万国邮联有意向发展多式联运，并创建用于邮包运输的“枢纽”。铁路不是备选，而是由于其运输成本低，可以替代其他运输方式的务实选择。

由于与目前流行的空运相比运输成本较低，该运输服务为铁路吸引新型货物提供了广阔前景。随着运输贸易量的增长，办理定期集装箱班列运邮是集装箱运输的一个有前景的



方向。

继续开展了在适用不同法律规定的铁路货物运行全程实际采用国际货约/国际货协运单的工作，该工作可办理无需换单的运送、加快货物运到期限、完善货物运送组织问题，从而为吸引更多的货运量创造条件。

铁组铁路在亚洲到欧洲双向开展了有关采用国际货约/国际货协运单组织整车和集装箱货物运输的工作。

阿塞拜疆铁路股份公司目前未使用国际货约/国际货协运单，但通报准备采用国际货约/国际货协运单。

白俄罗斯铁路（白铁）在所有方向均可采用国际货约/国际货协运单办理运输。

在白俄罗斯共和国、法国、德国、匈牙利、斯洛伐克到俄罗斯联邦、哈萨克斯坦、中国的“西—东”方向及“东—西”方向办理集装箱货物运输。

采用国际货约/国际货协运单从白俄车站发运集装箱到斯洛文尼亚、捷克和罗马尼亚，同时发运整车货物到罗马尼亚。

2020年，白俄罗斯铁路采用国际货约/国际货协运单办理了32636批货物，为2019年（25315批）的129%。

2020年，过境运输中采用国际货约/国际货协运单的总共有26121批货物（整车和集装箱），其中26510辆整车和43794个大吨位集装箱；进口171批货物（整车和集装箱），其中1679辆整车和1485个大吨位集装箱；出口6344批货物（整车和集装箱），其中8081辆整车和1870个大吨位集装箱。

根据哈萨克斯坦铁路国有股份公司（哈铁）数据，2020年1-11月，通过哈萨克斯坦共和国境内的过境运输采用国际货约/国际货协运单运送了4084批货物（大吨位集装箱）。

中国国家铁路集团有限公司采用国际货约/国际货协运单开展了进出口集装箱运输。

2020年，经中国铁路网采用国际货约/国际货协运单办理出口集装箱运量为11228TEU。

2020年，立陶宛铁路股份公司（立铁）的子公司——立铁货运股份公司在立陶宛共和国境内采用国际货约/国际货协运单组织了134列集装箱班列的过境运输，班列从中华人民共和国到欧洲（中国重庆——德国杜伊斯堡方向）。上述运输中运送的主要货物为计算机设备、零部件和运输工具配件。

2020年，摩尔多瓦共和国境内采用国际货约/国际货协运单运送了8950车，其中，过境运输5142车、进口2411车、出口1397车。

采用国际货约/国际货协运单运送主要货物种类为：运往摩尔多瓦共和国的柴油、铸铁；来自摩尔多瓦共和国的轧材、糖、石膏；过境运输——铁矿石和精矿、轧制产品、石油和石油产品、木材、灰渣、糖、肥料、盐、机械。

乌兰巴托铁路股份公司（蒙铁）制定了关于采用国际货约/国际货协运单编制运送单据的计划和编制商务记录的计划。

据蒙铁通报，2021年计划采用国际货约/国际货协运单发运蒙古到欧洲国家的货物。

2020年，俄铁采用国际货约/国际货协运单共运送了27142批（集装箱和整车）货物，其中有73391个集装箱，与2019年同期相比分别减少7.3%和7%：

出口运输——16897批货物（减少14.2%），包括31805个集装箱（减少20.1%）；

进口运输——2620批货物（减少62.8%），包括32856个集装箱（减少6.9%）；

过境运输——7625批货物（增长197.7%），包括8730个集装箱（增长126.2%）。

2020年，主要在与德国、罗马尼亚、斯洛伐克和捷克等进出口运输中采用了国际货约/国际货协运单：

与罗马尼亚的运输中，进口462批货物（整车和集装箱），包括15个集装箱；出口346批货物（整车）；



与斯洛伐克的运输中，进口222批货物（整车和集装箱），包括10040个集装箱；出口545批货物（集装箱和整车），包括9916个集装箱；

与德国的运输中，进口143批货物（整车和集装箱），包括4104个集装箱；出口3994批货物（集装箱），等同于集装箱数量；

与捷克的运输中，进口549批货物（整车和集装箱），包括17726个集装箱；出口11948批货物（整车和集装箱），包括17893个集装箱。

采用国际货约/国际货协运单的过境货物运输可分为中国—德国运输（5919批集装箱货物：3490个自中国到德国，2429个自德国到中国）、捷克—哈萨克斯坦运输（573批集装箱货物，其中1595个集装箱）、斯洛伐克—哈萨克斯坦运输（340批集装箱货物，等同于集装箱数量）和法国—中国运输（109批集装箱货物，等同于集装箱数量）。

自2019年3月以来，经罗马尼亚铁路（罗铁）网内由铁路承运人罗铁货运股份公司办理至/自康斯坦察菲利伯特站沿楚梅什季（罗马尼亚）——陶里亚蒂（俄罗斯联邦）经路及返回的集装箱运输（随后货物通过海运运输），每周开行一列集装箱班列。

2020年，国有承运人罗铁货运股份公司采用国际货约/国际货协运单经罗马尼亚铁路网运送了5130车货物，货物总运量为224821吨，包括：

1) 自罗马尼亚发运至适用国际货协的国家（出口）：3160车，总数122367吨货物，其中：

——至摩尔多瓦共和国：2776车/120805吨；

——至乌克兰：384车/1562吨；

2) 自适用国际货协的国家至罗马尼亚（进口）：1970车，总数为102454吨货物，其中：

——1057车/50348吨来自乌克兰；

——678车/39294吨来自摩尔多瓦共和国；

——111车/5639吨来自俄罗斯联邦；

——124车/7173吨来自白俄罗斯共和国。

2020年，斯铁货运公司经斯洛伐克铁路网办理了从日利涅“起亚”工厂过境波兰、白俄罗斯和俄罗斯到哈萨克斯坦奥斯克缅站的汽车配件集装箱运输（3列）。

2020年，斯铁货运公司采用国际货约/国际货协运单运送了502种货物、570车和202个集装箱：进口177种货物、111车和176个集装箱（到中国的多式联运货物）；出口146种货物、168车（来自乌克兰的化工品、建材、石油产品）；过境179种货物、291车和26个集装箱（所有过境货物均自乌克兰发往捷克、德国和奥地利）。

2020年，乌克兰铁路采用国际货约/国际货协运单运送了43548批货物，货物批数较2019年（47667批货物）下降9%。

2020年，出口运输总货运量为19 489批货物（整车和集装箱），包括19 424辆整车和65个集装箱；进口12 474批货物（整车和集装箱），包括12 443辆整车和31个集装箱；过境11 585批货物（整车和集装箱），包括8 464辆整车和3 121个集装箱。

采用国际货约/国际货协运单运送的主要货物为：

——出口至罗马尼亚方向：燃料木材、大麦、葵花籽油、松木、木屑、陶瓷板、高岭土、硝酸铵的混合物、波特兰水泥、尿素、煤焦油、扁铁、食盐；至匈牙利方向：甜菜糖蜜；至斯洛伐克方向：空车、煤焦油、钢锻轧辊；

——自罗马尼亚进口：空车；

——过境：从俄罗斯联邦至罗马尼亚—硫化砷、纸和纸板、纸浆；从罗马尼亚至俄罗斯联邦、匈牙利、白俄罗斯共和国、波兰共和国—空车；从白俄罗斯共和国至罗马尼亚—水泥制品、陶瓷制品、亚麻籽、松木、纤维板、氯化钾、木片、松木；从匈牙利至俄罗斯联邦—天然滑石、空车。



根据捷克铁路货运股份公司（捷铁[货运]）数据，2020年，采用国际货约/国际货协运单运送25424车，其中，出口12860车、进口12564车，较上年下降5.2%。

采用国际货约/国际货协运单的主要运送经路为姆拉达—博列斯拉夫—佩尔斯佩克基夫纳亚和姆拉达—博列斯拉夫—下诺夫哥罗德，以及用于与白俄罗斯共和国、乌克兰和哈萨克斯坦的运输中。同时，采用国际货约/国际货协运单的货物运输比例为：与俄罗斯联邦的联运中——出口99%和进口42.6%，与白俄罗斯共和国的联运中——出口100%，进口67%，与乌克兰的联运中——进口1%，与哈萨克斯坦的联运中——出口79.6%。

对2013-2019年和2019-2020年经俄罗斯铁路网在进出口和过境运输方面使用国际货约/国际货协运单的货物运输发展数据进行了分析，并编制了总结分析报告（使用国际货约/国际货协运单的货物运输发展趋势）。

专门委员会工作机构根据白铁、哈铁、摩铁、波铁、俄铁、斯铁（货运）、乌（克）铁和捷铁（货运）提交的资料，编制了有关2018-2019年采用国际货约/国际货协运单运量的汇总信息，并编制了摘要分析参考资料。

2020年5月26-27日，在以视频会议形式举行的专门委员会会议（华沙，铁组委员会）上对“商定国际联运货物运量”专题进行了研究。

参加该工作的有下列铁组铁路代表：越南社会主义共和国（越铁）、哈萨克斯坦共和国（哈铁）、中华人民共和国（中铁）、朝鲜民主主义人民共和国（朝铁）、蒙古国（蒙铁）、俄罗斯联邦（俄铁），上述各国外贸部门代表，以及受邀的大韩民国铁道公社、铁组加入企业——欧亚铁路联盟联合运输物流股份公司、欧亚运输国际协调委员会和铁组委员会的代表。

会议对2019年外贸货物运量的完成情况进行了总结，并商定了2020年进出口及过境货物运量，并按季度和货物品类在每一国境口岸进行了分配。

会议制定了保证完成2020年商定运量的技术组织措施。

为了货物名称一致，在商定货物运输的月计划时，商定进出口和过境货物的品名。

2020年6月4-5日，以视频会议形式举行了有关“商定国际联运货物列车运行时刻表”问题专门委员会会议。

下列国家的铁路公司、承运人和铁路经营人代表参加了会议工作：白俄罗斯共和国：白俄罗斯铁路（白铁）；匈牙利：匈牙利国家铁路股份公司（匈铁）、匈牙利铁路货运股份公司（匈铁[货运]）、铁路运量分配有限公司（VPE）；立陶宛共和国：立陶宛铁路股份公司（立铁）；摩尔多瓦共和国：摩尔多瓦铁路国家企业（摩铁）；波兰共和国：波铁（货运）、波铁（宽轨）、德铁（货运）波兰分公司；俄罗斯联邦：俄罗斯铁路股份公司（俄铁）；罗马尼亚：罗马尼亚国家铁路公司（罗铁）、罗马尼亚铁路货运公司（罗铁[货运]）；斯洛伐克共和国：斯洛伐克共和国铁路股份公司（斯铁）、斯洛伐克铁路货运股份公司（斯铁[货运]）；斯洛文尼亚共和国：斯洛文尼亚铁路（斯[文]铁）；乌克兰：乌克兰铁路股份公司（乌[克]铁）；捷克共和国：捷克铁路货运股份公司（捷铁[货运]）、捷克铁路管理国家机构；以及作为观察员的哈萨克斯坦铁路股份公司和铁组委员会的代表。

在铁路公司、承运人和铁路经营人代表的参加下，会议分组研究了各路提案。根据讨论结果，与会者编制并商定了2020/2021年欧洲铁路和铁组第一组铁路各口岸货物列车运行数量。

报告年度内，在铁组和联合国亚太经社会合作框架下，铁组成员国铁路公司参加了联合国亚太经社会举行的各种活动。

在“哈萨克斯坦、土库曼斯坦和伊朗（KTI）之间的区域铁路走廊商业化”项目框架下，与经济合作组织合作，并在伊斯兰开发银行的财政支持下，为了实施关于铁路走廊商业化的研究项目，与有关各方举行了工作会晤，伊朗伊斯兰共和国铁路、哈萨克斯坦国有铁路股份公司、土库曼斯坦铁路署和铁组委员会的代表参加了会晤。研究这个项目的重点措施，



其中一项是增加货物运量，第二项是缓解KTI铁路走廊沿线的物理和非物理障碍。

在会议和工作会晤期间，提出了一些改善KTI铁路走廊沿线商业运作的建议，并就铁组参与KTI铁路走廊以促进其商业化发表了意见。

会议同时指出，在吸引运输物流公司（经营人）的参与下，铁组成员国铁路应系统地开展关于规划和组织从中国、中亚和东南亚到欧洲以及反向集装箱班列新线路。

考虑到东南亚、西南亚、中亚、高加索地区和欧洲各国间互贸兴趣不断增长，为吸引更多的铁路货运量，并保证货物互联互通地运输，铁组成员国铁路与联合国亚太经社会开展了提高上述地区间货物铁路运输效率并保证其竞争力的工作。

2020年，与世界海关组织、欧亚经济委员会、跨欧亚运输国际协调委员会、跨里海国际运输通道国际协会和国际铁路联盟开展了积极合作。

2020年，代表们继续相互参加由铁组货物运输专门委员会、国际组织和协会在铁路货运领域以视频会议形式举行的会议、研讨会、国际大会，以便发展和完善国际运输、协调各国货物运输数据以确保和简化采用国际铁路运输的世界贸易、在其他运输方式的参与下，制定有效使用铁路运输的提案和建议，并确保其竞争力；在运输过程的组织中使用现代技术等。

铁组货物运输专门委员会权限范围内的铁组所有协定、条约和其他文件的最新文本已上传至铁组网站及铁组货运网站，并不断更新。





## 1.4 旅客运输

根据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核准的纲要和计划，铁组旅客运输专门委员会2020年开展的工作包括：组织旅客列车运行、编制并商定时刻表和编组顺序表、为旅客提供必要的条件和服务、发展旅客联运、执行各国境口岸国际旅客列车运行图。

报告年度内，旅客运输专门委员会编制和商定了铁组第一组铁路2020-2021年国际联运旅客列车时刻表、编组顺序表及车辆提供办法，包括下列铁路：白铁、保铁、匈铁、哈铁、立铁、摩铁、波铁、俄铁、罗铁、斯铁、乌（克）铁、捷铁和塞铁；编制和商定了铁组第二组铁路2020-2021年国际联运旅客列车时刻表、编组顺序表及车辆提供办法，包括下列铁路：越铁、中铁、哈铁、朝铁、蒙铁和俄铁。

会议商定每日加开一对华沙—布列斯特—华沙第126/125次列车（波铁城际公司）和明斯克—布列斯特—明斯克第725/726次列车（白铁），列车在布列斯特中央站换乘。

保留每日开行华沙—布列斯特—华沙第128/127次

（波铁城际公司）和明斯克—布列斯特—明斯克第727/728次列车（白铁），列车在布列斯特中央站换乘，克拉科夫—哥罗德诺—克拉科夫第303/304次列车（波铁城际公司）全年每日开行。

会议商定经由华沙每日开行联邦客运公司的莫斯科—布拉格直通车厢。商定将三节莫斯科—布拉格直通车厢和三节布达佩斯—特雷斯波尔车厢（匈铁）编入布达佩斯—特雷斯波尔第130/131次“巴托雷”列车。

开行莫斯科—布拉格直通车厢规定在下列区段的列车中开行：莫斯科—布列斯特第27次列车编组在莫斯科—明斯克区段；明斯克—布列斯特第655次列车在明斯克—布列斯特区段；布列斯特—布达佩斯第131/130次“巴托雷”列车在博胡明—布列斯特区段；布拉格—克拉科夫第114/115次“克拉科维亚”列车在博胡明—布拉格—博胡明区段；布列斯特—莫斯科第96次列车在布列斯特—莫斯科区段。

波铁与相邻铁路共同商定在2020年的运行图中开行2对新的国际列车。

2020年，乌克兰与欧盟国家间的国际联运共运送94.21万人次，比2018年（82.01万人次）增长了12.2万人次（或增长14.9%）。

各铁路机关（奥地利铁路、匈铁[客运]公司和乌[克]铁）根据现有客流，并考虑到乌克兰、匈牙利和奥地利的节假日情况，商定在2020/2021年的列车运行图中在基辅—维也纳第749/145/32519/140号和第149/32510/146/750号列车编组中开行第三节直通车厢（乌[克]铁担当），车辆编号为第23/433号。

波铁线路公司和波铁城际公司与乌（克）铁在2020/2021年列车运行图中共同编制了基辅—华沙第67/68次列车的运行时刻表并将列车提速：列车至华沙方向的运行时间缩短了1小时31分钟，返程运行时间缩短了11分钟，这将对该方向客流的增长产生积极影响。

第一组铁路的其他铁路商定了经路，且无特别变更。

第二组铁路（越铁、哈铁、中铁、朝铁、蒙铁、俄铁）国际联运旅客列车运行时刻表（国际联运列车和直通车厢的16个时刻表和编组顺序表）商定保持不变。



铁组旅客运输专门委员会  
主席  
维克托·科沙诺夫



铁组旅客运输专门委员会专家（从左往右）：  
阮德明，姜贤秀



举行了两次会议，研究各国电子席位预留系统、售票系统、旅客信息查询和提供服务系统的协作问题。

**白俄罗斯铁路**通过新销售渠道——“白铁-我的列车”移动应用程序和白俄罗斯铁路官网统一版块“旅客服务”办理电子客票。

2020年通过互联网和移动应用程序共办理对号列车电子乘车票据（客票）超150万张。

购买区域线路经济等级和城市线路不对号席位列车的电子客票已成为可能。2020年通过白俄罗斯铁路官网统一版块“旅客服务”和“白铁-我的列车”移动应用程序共办理不对号列车电子客票超30万张。

发展电子服务工作成为常态。2020年5月在pass.rw.by网站和移动应用程序上已可办理“有席位”儿童电子乘车票据（客票），办理方式：既可在一个订单中支付全价客票，也可不与成人旅客乘车的客票挂钩。

在办理区域间线路列车（国内开行）包房、硬卧车厢和硬座车厢电子乘车票据时，如旅客愿意还可在pass.rw.by网站和移动应用程序上支付卧具使用费。

发展旅客自动化乘车检查系统的工作也在持续开展。与该系统服务相互协作的票据查验移动终端设备已在区域间线路所有列车和地区线路的商务等级列车上配备。电子注册已不再受限，并且区域线路商务等级列车和区域间线路列车可在列车运行中发售电子客票。自2020年5月6日起，自旅客乘车站（列车整个经路上的所有乘车站）发车前20分钟前可购买区域线路商务等级和区域间线路所有列车的电子客票并可电子注册。

扩大自主服务终端设备网——已有70台新型售票终端设备投入使用办理不对号列车业务，可使用现金支付，也可使用包括感应智能卡在内的银行卡支付，不论持卡人是否是白俄罗斯共和国公民，客票以三种语言办理：白俄语、俄语和英语。2020年使用自主服务终端共办理客票超250万张。

**哈萨克斯坦铁路**为提高服务质量、增加为旅客提供服务的种类，继续开展工作，完善2019年投入使用的“等待页”功能。因旅客对该服务的需求较大，扩充了“等待页”轮候席位来源。目前“等待页”中包括退票席位、未使用的预留席位、临时加开车辆的席位。“等待页”用户优先获取加挂车辆席位的新机制正在制定。

电子售票系统和国家机关系统一体化工作正在开展，保障可享优惠旅客可以线上享受折扣办理客票。

正在完善换乘经路自主查询。当两个站间无直通联运或无空闲席位时使用该功能。不仅可为旅客提供不同列车席位，还可为其提供同一列车中不同等级席位。

**俄罗斯铁路**在与德国的联运中，自2020年2月16日起莫斯科—柏林第13/14次“雨燕”号列车采用运价动态管理和拉动需求系统。该系统可根据列车上座率（百分比）和发售期限（发车前天数）调整运价。在每次因预留或放出席位致使车内席位占用率发生变化时，按每一车厢型号（服务等级）



采用线上线下混合形式召开的编制并商定第一组铁路  
国际联运旅客列车运行时刻表会议  
(2020年8月10-14日，捷克奥洛穆茨)



对列车上座率进行在线分析。

对联邦客运公司列车中违反规定的旅客采用统计和检查技术。“特快-3”系统中设置违规行为分类和长途列车内违规旅客数据库，从违规行为的次数和类型加以分类。联邦客运公司长途列车违规旅客信息体现在旅客乘车登记表中，可在客车乘务员的移动设备中获取。

为向旅客提供车内医疗救助，俄铁建立预报系统，如车

内有旅客掌握急救技能，该系统可向列车乘务组工作人员预报。具备医疗资质的旅客在售票点或俄铁网站办理乘车事宜时可告知售票员或登记信息，注明具备医疗资质并可在列车运行途中提供医疗救助。上述信息输入“特快-3”系统、记入乘车登记表并可反映在客车乘务员的移动设备上。

在“特快-3”系统内研发软件，该软件可将列车运行时刻表内及发生紧急状况时计划的变更事宜通知旅客。专门负责人员的自动化工作台在发生紧急状况时可：

- 获取发生紧急状况地区内列车上的旅客信息；
- 为通过短信通知旅客发生紧急状况提供信息保障；
- 检查报文记录表并获取时刻表变更所涉及的旅客联系信息。

根据国际客协的规定，2020年在“特快”系统中可进行下列操作：对开往蒙古、中国和朝鲜的列车，在俄售票点购买RCT-2格式的乘车票据后如损毁或丢失，可发放票据副本。

俄铁和捷铁商定莫斯科—布拉格—莫斯科直通车厢返程席位标准提案，俄铁和蒙铁间商定与蒙古国联运中开行列车的返程席位标准提案。

自2019年12月15日起已开始按SCIC-EWT条件开行莫斯科-布拉格的联邦客运公司直通车厢。旅客乘车条件、办理乘车规则、携带品和动物运送条件根据SCIC-EWT附件2中的特别条件确定。

2020年俄铁和捷铁软件研发完成，从捷铁系统中对布拉格—莫斯科车厢标有“混合”标志包房内席位的申请预留和取消预留的测试已顺利完成。

2020年在“特快”系统中计划与西欧国家预留系统协作逐步转为XML格式。

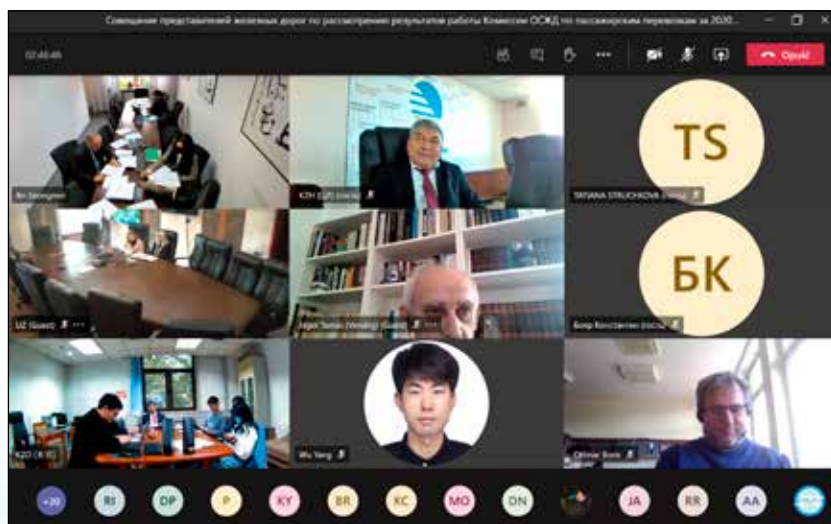
广泛采用XML结构更具灵活性，可实现旅客个人信息传递和席位图定预留。扩大注明车号和预留系统间的现有席位的查询申请范围可能性问题将在XML格式报文申请工作框架内研究。

俄铁开展了一系列措施防止新冠疫情传播，其中包括：按规定办法远程退还未使用乘车票据，接受通过俄铁统一信息服务中心热线电话申请，并规定旅客可在180内申请至售票点领取退还票款，还规定了在感染传播高峰期建立长途列车窗口售票和网络售票特殊制度。该制度规定长途列车包房式车厢每个包房不超过两名旅客，硬卧每一隔间不超过三名旅客。座席车内两人座席仅售靠窗位置，三人座席仅售靠窗位置和靠过道位置。

**乌克兰铁路2020年网上办理乘车票据约占总售票数量的66%。**

国内运输已有42列旅客列车可在列车到达终点站前全程办理电子乘车票据。

根据乌（克）铁与波铁城际公司签署的“电子客票网上支付国际协议”，在乌（克）铁网站可办理乌克兰铁路股份公司担当的所有列车的电子乘车票据。2020年乌（克）铁和波铁



铁组旅客运输专门委员会例会议题讨论  
(2020年10月20-22日，铁组委员会，视频会议)



联运共办理超6.08万张电子乘车票据，超过总售票份额的50%。

因旅客列车恢复运行，自2020年6月1日已可办理乘车票据，但需限制旅客列车内席位数量至50%，交错分布（硬座车厢除外）。

自2020年6月1日起，为提高旅客服务质量，对乌克兰铁路股份公司担当的国内运输中所有等级列车规定售票期限为列车发车前90天。

为吸引铁路运输客流，乌克兰铁路股份公司与捷克铁路股份公司签署了《铁路运输乘车票据办理特别条件合作协定》。该协定规定了较低的票价并商定了基辅—布拉格—基辅国际联运根据“乌（克）铁—捷铁/FirstMinuteEurope优惠计划”办理乘车特别条件。

**韩国铁路**为防止新冠疫情在车站及列车内传播采取了一系列措施。韩铁为COVID-19疫情后恢复铁路旅客运输开展了工作。韩铁建议开展协作，通过交流恢复旅客运输需求的创新想法和措施，共同克服COVID-19疫情导致的困难。

有关完善国际铁路客运运价规程（国际客价）协约专题，2020年由于新冠疫情，且未收到协约方提案、补充事项和意见，故未举行国际客价协约方代表会议。

截至2020年1月1日的正式修订版国际铁路客运运价规程（国际客价）协约和国际客价已寄送国际客价协约方。

有关完善国际联运旅客车使用规则（客车规则）协约及客车规则专题，2020年由于新冠肺炎疫情未举行客车规则协约方代表会议。已再次向相关铁路（中铁和蒙铁）寄送了俄铁有关修订客车规则第7条的提案（2020年6月26日第IV-42451ND号和第IV-42452ND号函），收到了否定的答复意见。该问题在专门委员会例会上进行了研究。

截至2020年1月1日的正式修订版客车规则协约和客车规则已寄送客车规则协约方。



TBEMA股份公司为阿塞拜疆铁路股份公司提供的带有全套现代装备的先锋号内燃动车



## 1.5 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）会议决议规定和第五专门委员会2020年工作计划，于2020年继续开展了有关解决技术和工艺领域任务的工作。专家继续开展了下列专题的工作：

- “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铁路运输领域国际技术方案

草案”。

由于受到全球疫情的影响，经专题各参加方同意（自2020年3月起）以视频会议的形式举行了铁组第五专门委员会2020年工作计划已计划的专家会议。

有关专题“**考虑互联互通要求的国际联运机车车辆限界**”，主持者斯铁提交了修订后的《编制关于各路主要方向限界通行能力的图集1》工作方法，该工作方法是备忘录《关于按限界特征和每延米线路容许轴重编制和掌管铁路经路通过量数据办法》不可分割的部分。

专家讨论了由主持者匈铁提交的现行备忘录《关于互联互通（无换装-无换乘）国际联运中机车车辆限界的一般规定》的附件草案“换轮后在1435mm轨距行驶车辆的限界”，该草案中强调由于匈铁线路改造后铁路网按照欧洲标准设置了旅客站台，因此按1-BM限界制造的机车车辆无法进行货物运送，所以有必要编制机车车辆新限界。

有关专题“**铁路线路和桥隧建筑物**”的工作分为四个分专题。在“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”分专题会议上，主持者俄铁提交了信息材料《绝缘钢轨接头所采用的型号和结构》，该材料涉及绝缘钢轨接头不同型号的使用、寿命、对于该产品及其在线路上铺设方法的要求。

参考现行铁组备忘录的条款，主持者乌（克）铁编制了新备忘录《带有弹性弹条的弹性钢轨扣件》草案。该备忘录内容为铁组成员国铁路上所使用不同型号弹性扣件的基本技术要求，介绍了其种类、型号、构成和用途。

第五专门委员会例会核准了“建议性”地位备忘录《带有弹性弹条的弹性钢轨扣件》第一版。

主持者匈铁做了材料演示《铁路钢轨技术维护——在线路上进行钢轨打磨和铣切》，演示中介绍了匈牙利铁路网根据诊断测量/检测进行计划的办法、以及使用不同处理钢轨方法开展铁路钢轨技术维护的流程。

执行者俄铁提交了信息材料《在线路上的钢轨修理》，当中介绍了针对不同运营条件的钢轨技术维护方案、使用寿命期内的钢轨统计系统分析、钢轨报废的流程要求。

参考适用于1435mm轨距的信息，主持者保铁（基础设施）修订了备忘录《关于无缝线路结构、铺设及维护的建议》并提交了修订草案。该修订草案补充了桥梁上无缝线路的要求，与有缝线路区段相邻的无缝线路临时恢复的有关信息，以及拆除超长钢轨时克服其位移阻力的应力计算、以及锚固区段计算的方案。

主持者立铁（基础设施）提交了信息材料《预测钢轨表面伤损尺寸的发展情况》，该材料中介绍了立铁子公司立陶宛铁路基础设施股份公司铁路网所用钢轨的伤损发展情况分析、



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  
安吉琳娜·舒尔甘诺娃



表面疲劳性伤损研究、钢轨检测方法，以查明钢轨表面伤损。

在“审查有关路基和桥隧建筑物的综合问题”分专题会议上，主持者乌（克）铁提交了备忘录《关于铁路桥梁上采用的无砟桥梁路基结构的建议》草案、以及备忘录《关于使用锚固系统和复合材料加固铁路隧道衬砌的建议》草案。该备忘录草案中介绍了使用锚固系统和复合材料的技术方案、锚杆计算的基本原则、衬砌加固示意图、锚杆安装技术、建议技术设备和材料。第五专门委员会例会商定了该备忘录，总局长会议将其核准并赋予“约+建”地位。

捷克共和国铁路基础设施管理局的代表提交了备忘录《用以保障行车时速200公里以内、且线路上部建筑物为有砟结构的路基参数》草案，该备忘录草案内容是针对时速200公里以内适用的路基结构技术要求。

主持者波铁提交了信息材料《编制隧道应急计划的一般要求》，其内容为铁路隧道内安全风险防治的基本责任和流程，以便保障旅客和铁路工作人员安全并从危险区域撤离。

主持者俄铁提交了题为《关于在路基结构中使用土工合成材料的建议》的文件，该文件规定了路基加固土工合成材料的应用范围、通过使用土工合成材料在路基中开展维修的工艺应用、通过应用土工格栅设置刚度渐变过渡段的范例。

主持者白铁提交了信息材料《通过表面加筋对钢混桥梁结构进行加固的方法》，该材料介绍了借助复合材料、施工技术、可使用材料时铁路桥梁桥跨钢混梁表面加筋的应用经验。

主持者乌（克）铁提交了信息材料《机车车辆对于铁路桥梁的通过条件，以及根据技术状况确定行车速度》。

该信息材料内容包含根据机车车辆的载重量和等级对桥梁桥跨分级的一般规定、以及通过桥梁允许列车载荷的确定办法。

执行者保铁（基础设施）提交了信息材料《机车车辆对于铁路桥梁的通过条件，以及根据技术状况确定行车速度》。材料中介绍了：铁路桥梁状况的综合评估、确定运营中建筑物承重能力的标准载荷和方法、基于桥梁物理状况勘察并可简化判定故障消除优先级别的桥梁评估方法、依据诊断结果继续运营的解决方案。

在“铁路线路综合诊断”分专题会议上，主持者俄铁提交了备忘录《编制铁路基础设施各部分技术状况综合诊断系统的方案》草案，共同执行者铁组加入企业TBEMA股份公司对草案进行了补充。

主持者匈铁向与会者做了材料演示，演示题目为“在下列可能推动道岔诊断发展和现代化的领域开展研究：

- 借助移动测量设备持续测量道岔的几何尺寸；
- 借助移动设备测量道岔部件的断面、磨损、超声波和涡流检查；
- 查明Head Checking型伤损；
- 综合评估道岔技术状况”。

执行者立铁（基础设施）和匈铁提交了信息材料《运营条件影响下的钢轨内部和表面伤损发展趋势》。波铁、匈铁、立铁（基础设施）、捷铁（基础设施）和铁组加入企业TBEMA股份公司的专家向与会者做了《确定不同综合诊断系统设备检查线路上部建筑的周期》的材料演示，介绍了检测线路上部建筑物状况的周期、特点和区别。



“将铁组/铁盟共同备忘录编制成自愿采用的国际铁路技术解决方案”  
铁组/铁盟共同工作组会议  
(2021年5月25-27日，铁组委员会，视频)



专题主持者铁组加入企业BETAMONT有限责任公司代表提交了备忘录《使铁路基础设施损失最小化的行车过程中机车车辆自动诊断系统构造方案》草案。

在“钢混轨枕、枕岔、道岔及其诊断”分专题会议上，执行者乌（克）铁提交了备忘录《道岔部件的熔焊》，该备忘录是关于采用不同方法的道岔部件熔焊技术。

主持者乌（克）铁根据信息材料《防止道岔部件磨损以便延长运营期限的方法》，编制了修订后的备忘录《关于减少道岔磨损的建议》，该备忘录内容是关于减小道岔磨损速率的建议，并参考了立铁（基础设施）和匈铁的提案和建议。第五专门委员会例会商定了该备忘录，总局长会议将其核准并赋予“约+建”地位。

主持者匈铁进行了材料演示，并提交了信息材料《道岔钢轨部件的技术维护》：确定允许参数以便完成技术维护作业、满足技术工艺及设备要求。

该材料内容为道岔钢轨部件的典型性伤损，其中包括：尖轨故障、连接轨伤损、辙岔部分故障、以及钢轨部件诊断测量和检测的方法、钢轨诊断的允许极限值和去除伤损的措施。

在“通信信号”专题会议上，主持者俄铁提交了备忘录《关于驼峰车辆编组机械化和自动化的建议》。该备忘录内容是，对于驼峰编组场完成车辆解编和编组作业机械化和自动化技术设备的建议性要求，其中包括完成列车作业和调车作业时的行车安全要求，以及机械化和自动化设备的规定（设计）技术特性、组织自动化监测、限制和防止人员超编。

主持者乌（克）铁提交了备忘录《使用铁组成员国电报通信线路交换国际公务电报和电报通路日常维修技术规程》，该备忘录规定了国际铁路电报网技术运营组织及办法的规则，以便保障铁组成员的中央机关间国际铁路电报网不间断、高质量工作。

执行者哈铁提交了备忘录《关于车轴计数器运营技术要求的建议》。主持者白铁提交了备忘录《关于数据传输通道的测量规定》，该备忘录适用于铁组成员国铁路间国际联络的数据传输通道。

乌（克）铁的代表向与会者做了题为《乌（克）铁在自动化和远程通信领域的发展现状和前景》的演示介绍。

在“供电和电力牵引设备”专题会议上，俄铁提交了备忘录《关于直流电铁路牵引变电站变流变压器和静态变流器最佳参数的建议》。该备忘录适用于铁路牵引变电站所使用的6千伏~110千伏高压变流变压器和静态变流器，备忘录包含有变压器和变流器在结构、兼容性、对于外界作用稳定性相互替换性方面的建议。

执行者俄铁提交了备忘录《关于提高接触网和架空输电线路抗风能力的建议》，该备忘录适用于铁路接触网、以及为铁路非牵引用电设备供电的架空输电线。执行者乌（克）铁提

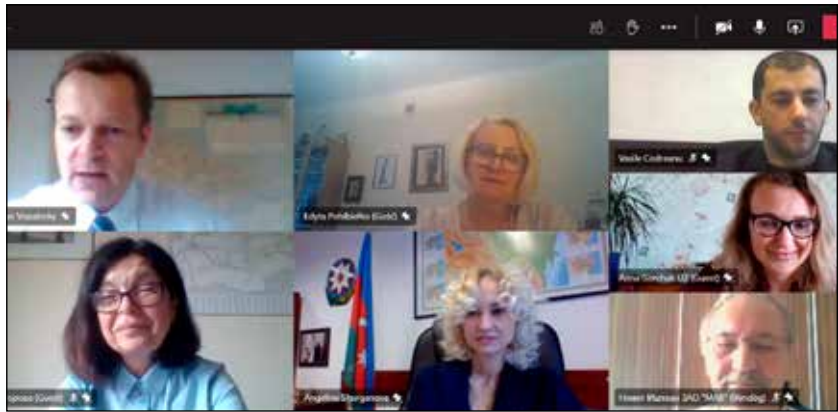


“将铁组/铁盟共同备忘录编制成自愿采用的国际铁路技术解决方案”铁组/铁盟共同工作组会议  
(2020年1月14-16日，铁组委员会)



交了备忘录《关于完善时速在200km及以下时电气化铁路接触悬挂和集电取流的建议》。

专题“铁路机车车辆，对其各部件的技术要求”分为两个分专题。分专题“机车”因为缺少编制新备忘录和修订现有备忘录的提案，并由于缺少备忘录《撞击缓冲系统，1435mm和1520mm轨距铁路机车车辆撞击缓冲装置部件技术要求及试验》的修订提案，所以2020年未举行专家会议。



铁组基础设施和机车车辆专门委员会例会议题讨论  
(2020年11月9-10日，铁组委员会，视频会议)

第5.2分专题“车辆”主持者乌（克）铁继续与立铁（货运）一同修订备忘录《关于装有闸瓦式制动器的铁路机车车辆车轮和闸瓦合理热工结构的建议》。乌（克）铁继续修订备忘录《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。》、以及《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。》

白俄罗斯铁路的专家提交了修订后的备忘录《现有型号平车运送集装箱所允许的集装箱最大总重》，并赋予“约束性”地位。第五专门委员会例会商定了该草案，以便后续在总局长会议核准。

有关专题“将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路方案草案”，铁组/铁盟共同工作组（下称——共同工作组）的专家举行了三次会议，会上提交了以铁组/铁盟共同备忘录《机车车辆限界》为基础的铁组/铁盟第1501号铁路运输领域国际技术方案草案。由于铁盟结构发生了变化，成立了标准化处，所改编文件的名称由“标准”改为“方案”，并修改了标准化总体方案，因而修订了共同工作组办事细则。

在共同工作组会议框架下，编制完成并商定了国际技术方案《机车车辆限界》中的1520mm轨距铁路系统部分和一般部分。

第五专门委员会例会商定了国际技术方案《机车车辆限界》草案，以便将其提交至总局长会议核准。

匈铁代表向共同工作组会议做了材料演示，介绍了由于匈铁线路改造后铁路网的旅客站台按照欧洲标准1300/2014/EC距离线路中心线1650mm、且直线区段站台高度大于300m，导致按1-BM限界制造的机车车辆无法进行货物运送，因此有必要编制机车车辆新限界。

在铁盟框架下国际技术方案50502-1《特种发运，约束性程序》草案有关工作已完成。在准备国际技术方案《国际铁路联运中非常规货物的运送》草案的后续工作中，将参考上述国际技术方案50502-1文本。

主持者俄铁提交了国际技术方案《国际铁路联运中非常规货物的运送》草案第一版。在下次共同工作组会议上将继续就该草案开展工作。



## 1.6 编码和信息技术

铁组编码和信息技术常设工作组2020年的工作是根据工作计划和铁组铁路总局长（负责代表）会议决议开展的。

在完成其主要任务的过程中，编码和信息技术常设工作组与铁盟、欧洲铁路署、联合国欧洲经济委员会和铁组加入企业开展了合作，以便进一步发展欧亚铁路联运货物运送信息跟踪。



铁组编码和信息技术常设工作组专家  
马里奥·马塔

### “编码和信息技术”专题 修订铁组/铁盟共同备忘录

在2020年10月份会议上，铁盟代表西莉亚·利维女士做了题为“铁盟备忘录改编为国际铁路技术方案”的演示材料。西莉亚·利维女士在其演示材料中指出，正在按计划开展将铁盟所有备忘录改编为国际铁路技术方案的工作。

会议参加者达成意见，即有必要将铁组/铁盟共同备忘录改编为国际铁路技术方案，以便保持铁组/铁盟所使用文件的一致性，并为此指出有必要开展分析铁组/铁盟共同备忘录的工作。

在编码和信息技术常设工作组例会上，铁盟代表向会议参加者通报，铁盟修订铁组/铁盟约920、约920-1和约920-2共同备忘录是指将上述共同备忘录改编为国际铁路技术方案，并拟定于2022年根据铁盟备忘录改编为国际铁路技术方案的计划开展改编工作。根据铁盟代表的信息，如果在2021年对上述备忘录进行修订，则铁盟将研究于2022年前开展改编工作的可能性。

考虑到与铁盟在编码和信息领域进一步开展共同工作的重要性，例会参加者认为，以共同备忘录为基础适宜继续开展编制国际铁路技术方案的工作，同时决定将有关分析铁组/铁盟共同备忘录的补充工作列入编码和信息技术常设工作组2021年工作计划草案，以便后续将备忘录改编为国际铁路技术方案，并制定与铁盟的共同工作计划。

#### 约920备忘录《编制代码和掌管编码事务的一般原则》

在2020年10月份的会议上，专题主持者俄铁向会议参加者通报了有关铁组/铁盟约920共同备忘录《编制代码和掌管编码事务的一般原则》修改和补充事项草案的情况。会议参加者认为铁组/铁盟约920共同备忘录改编为国际铁路技术方案后仍需保留该备忘录“约束性”地位。

编码和信息技术常设工作组例会商定了铁组/铁盟约920共同备忘录《编制代码和掌管编码事务的一般原则》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至第三十六次总局长会议核准。

#### 约920-1备忘录《管理基础设施的铁路企业和参与铁路运送的其他公司的统一数字编码》

在2020年10月份的会议上，专题主持者俄铁提交了修订版铁组/铁盟约920-1共同备忘录《管理基础设施的铁路企业和参与铁路运送的其他公司的统一数字编码》草案。

编码和信息技术常设工作组例会商定了铁组/铁盟约920-1共同备忘录《管理基础设施的铁路企业和参与铁路运送的其他公司的统一数字编码》草案，并请编码和信息技术常设工作组专家将其作为第八版提交至第三十六次总局长会议核准。

#### 约920-2备忘录《铁路业务单位统一数字编码》

在2020年10月份的会议上，专题主持者哈铁向专家会议提交了修订版铁组/铁盟约920-2备忘录《铁路业务单位统一数字编码》草案，该草案参考了俄铁对铁组/铁盟约920-1共同备忘录草案列入的修改事项。

例会参加者建议在铁组和铁盟有关掌管服务对象数据库方面的法律问题得到解决前，推迟修订约920-2备忘录。例会参加者请铁盟在编码和信息技术常设工作组会议（2021年3月）



前，就整个数据库（该数据库用于未来跟踪货物和旅客联运服务对象的代码）的问题（包括废除ENEE数据库的问题）提交详细说明。

### **约920-13备忘录《国际货物联运所需信息的统一编码和结构》**

在2020年10月份的会议上，专题主持者斯铁（货运）提交了铁组/铁盟约920-13共同备忘录《国际货物联运所需信息的统一编码和结构》最新俄文版草案，该草案参考了乌（克）铁提交的绝大多数意见和建议。

该备忘录的专题主持者向例会参加者通报，乌（克）铁已补充寄送了有关修改附件3第三部分“发送人申请代码”和附件6第三部分“承运人申请代码”的提案。该备忘录专题主持者参考了该提案。

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六版提交至第三十六次总局长会议核准。

### **修订《铁组/铁盟有关管理企业代码的办事细则》**

在2020年10月份的会议上，铁盟代表通报了有关铁盟管理铁路企业代码的现实情况，并就该问题提交了题为“赋予和管理企业代码的程序”的材料。铁盟和欧洲铁路署代表向会议参加者通报，根据（欧盟）委员会第2018/1614号执行决议，欧洲铁路署自2021年6月16日起成为唯一赋予欧盟国家或欧洲经济区所注册的组织，以及欧盟统一铁路市场从事活动的第三国组织企业代码的机构。会议参加者认为根据现有文件有必要为铁组/铁盟参加者保留赋予企业代码和管理企业代码数据库。

编码和信息技术常设工作组例会将信息备案，并决定将该项工作列入编码和信息技术常设工作组2021年工作计划草案。

### **修订《铁组/铁盟“编码和信息技术”共同工作组办事细则》**

在2020年10月份的专家会议上，编码和信息技术常设工作组专家向会议参加者通报，铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十四次会议核准了俄文版《铁组/铁盟“编码和信息技术”共同工作组办事细则》，办事细则的生效（待定2020年1月1日）事宜应视与铁盟所达成的协议而定。

铁盟代表向会议参加者通报，铁盟质量管理部门正在研究修订的《铁组/铁盟“编码和信息技术”共同工作组办事细则》英文版文本。该办事细则有望在两个组织领导机关核准后于2021年生效。例会参加者将信息备案，并决定将该项工作列入编码和信息技术常设工作组2021年工作计划草案。

## **与铁盟开展协作**

由于在某些国家实施与冠状病毒相关的卫生检疫措施，因此取消了2020年举行铁组/铁盟“编码和信息技术”共同工作组第74次会议。

2020年，与铁盟在编码和信息技术方面的相互协作的特点是恢复双方代表的对话和兴趣，在共同工作方面取得成果。根据编码和信息技术常设工作组2020年工作计划开展共同活动。铁盟代表参加了编码和信息技术常设工作组一次专家会议和例会。

在铁组/铁盟共同项目RICS（Railway Interchange Coding System）框架内，开展了根据铁路企业申请赋予4位编码的工作。截止至2020年12月31日，改进29个编码，并赋予106个新编码。

## **“国际铁路联运无纸化货运工艺”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11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2020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》；

——建942备忘录《按UN/EDIFACT标准进行电子数据交换时根据国际货协办理的货物运送信息跟踪技术》。

备忘录主持者俄铁向编码和信息技术常设工作组专家会议（2020年9月）参加者通报了有关修改和补充约+建943、约+建944和建942备忘录草案的信息。

编码和信息技术常设工作组例会商定了铁组备忘录草案，并请编码和信息技术常设工作组专家分别将约+建943和约+建944备忘录作为第十四版和第十二版提交至第三十六次总局长会议核准。

编码和信息技术常设工作组例会商定并核准铁组建942备忘录（第四版）。

### **IFTMIN信息技术规范**

在2020年10月份的会议上，俄铁提出有关补充国际货协和国际货约/国际货协EQA字段（41段组-连接设备）IFTMIN电子信息技术规范的提案，以便将运输设备信息传输至ITE/ATC。

根据讨论结果，编码和信息技术常设工作组例会参加者商定了该提案，并将该提案列入IFTMIN电子信息技术规范综合草案。

### **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2020年10月份的会议上，专题主持者立陶宛铁路股份公司向编码和信息技术常设工作组专家提交了主题《采用API交换电子文件和电子信息的构想》演示材料。

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·阿波斯托洛夫先生受邀参加了例会，并在会上做了主题《根据联合国标准对国际货协进行数字化转型》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2021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2020年10月份的会议上，编码和信息技术常设工作组专家向会议参加者通报，2020年全年未收到参加财务和清算问题常设工作组工作的该专题相关铁路有关根据电子单据和COACSU电子信息办理财务清算的提案。

编码和信息技术常设工作组会议参加者请国际旅客联运和铁路货物联运清算规则协约方专题相关路向2021年3月举行的财务和清算问题常设工作组及编码和信息技术常设工作组会议提交根据电子单据、COACSU电子信息和该专题其他方面办理财务清算的自方提案。

### **编制适用于对账单、结算表和支付结算表的D.16B版本COACSU电子信息的技术规范**

在例会上，专题主持者俄铁考虑到相关铁路尚未提出补充意见和建议，提交了对账单、结算表和支付结算表D.16B版本COACSU电子信息技术规范综合草案。例会参加者建议继续开展该专题的工作，并将其列入编码和信息技术常设工作组2021年工作计划草案。

### **“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9月份的专家会议上，会议参加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输单据，以及组织开展多边协作方案的成果材料，该材料作为工作材料供会议研究。

俄铁代表向会议参加者通报了有关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2019—2020年活动情况。

根据上述情况，编码和信息技术常设工作组例会参加者建议在编码和信息技术常设工作组2021年工作计划草案“信息资源和信息远程通信基础设施安全”专题中继续研究该专题工作。

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2021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**

例会参加者赞同了有关在国际联运中使用随附、海关和其他技术文件的主要工作成果，并相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一览表范围，以便加快和提高以客户为中心的服务导向。会议参加者请白铁和俄铁在开展国际联运时使用随附、海关和其他技术文件，保证办理国际铁路联运的国家组织和企业的跨境协作方面继续开展与使用可信第三方工艺项目相关的分析和创新工作。

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2021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》中有关统计双多边跨境信息协作新方案和明确实际已完成的方案**

9月份的专家会议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，确定这些变化不会超出铁组建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。

认为适宜继续开展进一步追踪新方案和明确实际完成的跨境信息协作方案的工作，以便修订铁组建941-4备忘录。如铁组成员国铁路主管部门核准了新方案，则对备忘录列入信息协作新方案。

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2021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）**

俄铁代表向编码和信息技术常设工作组专家会议参加者通报了2020年跨境协作方案标准库端口追踪和运行的工作进展情况。

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2021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**



铁组编码和信息技术常设工作组会议  
(2021年3月)



## **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。**

专题主持路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及演示材料。

与会者指出，国际运输走廊的组织工作是铁路领域活动中的重要内容，包括沿中国—俄罗斯—欧洲经路运输集装箱。此类走廊的有效运行是基于参与项目的铁路部门提供的数字化服务。主要任务之一是国家间数字服务一体化，以便减少运输走廊的货物送达期限。

与会者还将区块链技术在电子商务中实际应用的最新成果的信息备案，同时指出了推广区块链技术面临的一些问题和困难。

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2021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》**

参考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，专题主持者白铁向9月份的专家会议提交了修订版约+建941备忘录《公共信息资源和远程通信信息基础设施安全》草案和修订版建941-2备忘录《确保铁路运输信息安全的组织原则》草案。

编码和信息技术常设工作组例会商定了铁组约+建941备忘录草案，并请编码和信息技术常设工作组专家将该草案作为第三版提交至第三十六次总局长会议核准。编码和信息技术常设工作组例会商定并核准了铁组建941-2备忘录（第五版）。

### **研究铁路运输方面跨境验证的新信息技术（包括“区块链”）**

在9月份的专家会议上，俄铁代表向会议参加者通报，俄罗斯联邦于2019年12月27日通过了第476-Ф3号联邦法《对电子签名列入修改事项》。电子签名联邦法修正案自2021年1月1日起生效。考虑到需要对可信第三方的功能及其中使用的技术手段与法律规定的要求进行协调，俄铁认为研究有关在俄铁使用跨境验证新的信息技术（例如区块链技术）的问题还为时过早。

在9月份的专家会议上，哈铁代表提交了主题《卡拉干达—波季试验线路数字化工作的中间结果。打造跨里海国际运输通道数字走廊》的演示材料。尚未研究演示材料中验证跨境文件流转的问题。

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2021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**

由于在某些国家实施与冠状病毒相关的卫生检疫措施，因此取消了2020年举行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。在例会上，铁盟代表通报准备于2021年5月27日在巴黎举行研讨会。

## **“铁组网站”专题**

### **进一步完善铁组网站**

在2020年10月份举行的会议上，专家会议参加者听取了编码和信息技术常设工作组专家有关铁组网站现代化改造的进展情况，并向InEks管理公司提交了有关开发和运用网站三种版本（电脑、平板和移动设备-手机）新设计模板方面的材料。新的铁组网站已于2020年4月14日投入使用。编码和信息技术常设工作组专家还向会议参加者提交了新铁组网站页面的最新结构。



## 1.7 财务和清算问题

2020年，铁组财务和清算问题常设工作组的工作是执行总局长会议决议及常设工作组2020年工作计划。

财务和清算问题常设工作组的主要工作方向是清偿和减少铁路间债务。

根据所收到的截至2021年1月31日的数据，铁组成员国铁路的总债务为19577.625万瑞士法郎，较2020年1月31日的数据降低了132.672万瑞士法郎，或较2020年1月31日的数据降低0.67%。

根据所收到的截至2021年1月31日的数据，清算规则协约方总债务为18656.393万瑞士法郎，较2020年1月31日的数据降低了552.848万瑞士法郎，或较2020年1月31日的数据降低2.88%。

COVID-19疫情无论是对铁组的工作，还是铁组成员国铁路公司的工作都造成了影响。为此，不得不将以面对面形式的会议改为以视频会议形式举办。2020年，以视频会议形式举行了1次国际旅客联运和铁路货物联运清算规则协约（下称清算规则协约）参加方会议，以及1次财务和清算问题常设工作组专家会议。

自2020年3月2日起，罗马尼亚UNICOM TRANZIT股份公司加入了清算规则协约。该公司为从事货物运输的私有公司。

2020年，财务和清算问题常设工作组继续在完善国际铁路联运清算工艺和缩短清算期限方面开展了工作。

一年来，在专家会议和清算规则协约方会议上，商定并在规定期限内生效了一系列旨在缩减清算单据编制和寄送期限，以及使清算规则标准与国际货协、国际客协、货车规则、客车规则和国际运价规定相符的清算规则修改和补充事项。

根据通过的修改和补充事项，2020年在铁组网站上上传了铁组国际旅客联运和铁路货物联运相互清算信息手册，该信息手册包括清算规则协约参加铁路提交的清算机关银行要项和法定地址的最新资料，以及其它必要信息。同时还上传了清算规则协约和清算规则。

由于疫情形势严峻，2020年未举行铁组/铁盟财务和清算问题共同研讨会。

清算规则协约方代表一直强调该研讨会十分有益，在研讨会上讨论会讨论实践中遇到的具体问题。该研讨会在财务和清算问题常设工作组与铁盟财务委员会专家协作中总是能获得积极的成果，因此两组织商定继续开展合作。

在报告期内，财务和清算问题常设工作组审查了关于协约参加方相互清算和债务状况的问题，并形成了截至2020年1月31日和2020年7月31日的汇总信息。

在报告期内，由于未收到协约方的申请，因此未召集清算规则协约方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



保加利亚铁路上由西门子公司生产的现代电力机车



## 1.8 铁路运输领域职业教育问题

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：匈牙利国家铁路股份公司、格鲁吉亚铁路股份公司、哈萨克斯坦共和国工业和基础设施发展部、哈萨克斯坦铁路国有股份公司、韩国铁道公社、摩尔多瓦铁路国家企业、俄罗斯联邦运输部、俄罗斯铁路股份公司、乌兹别克斯坦铁路股份公司、乌克兰铁路股份公司、交通院校联合会、北京交通大学、PLASKE股份公司、CTM有限公司、西南交通大学（成都）、集装箱运输公司，以及作为观察员（相关方）的阿塞拜疆铁路股份公司（阿[塞]铁）、塔吉克斯坦铁路国家单一制企业（塔铁）和集装箱货物运输中心。

在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（2020年12月1-4日，华沙，铁组委员会，视频会议）上，匈牙利国家铁路股份公司（匈铁）表示有意成为相关方（观察员）。

乌克兰方面的代表担任铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组主席，而铁组加入企业——交通院校联合会的代表担任临时工作组的副主席。

报告期内，以视频会议的形式举行了三次临时工作组会议：临时工作组第十六次会议（2020年8月4-6日，华沙，铁组委员会）在铁组加入企业——PLASKE股份公司代表的主持下举行，临时工作组第十七次会议（2020年11月23-25日，华沙，铁组委员会）和临时工作组第十八次会议（2021年3月2-5日，华沙，铁组委员会）在乌克兰铁路股份公司代表的主持下举行。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，确认了乌克兰方面临时工作组主席的资格，并由乌克兰基础设施部提出了临时工作组主席的候选人。

根据临时工作组在报告期内所完成工作的结果，铁组第四十八届部长会议（2020年9月28-30日，华沙，铁组委员会）的决议核准了《铁组学院章程》和《职业教育和培训领域铁组文件卷宗的管理办法》，并自2020年11月1日起生效。

临时工作组完成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。

临时工作组完成了有关编制《教育机构和培训机构在铁组学院中的认证办法》草案（主持者：PLASKE股份公司）和《编制和落实铁组标准教学大纲的办法》草案（主持者：俄铁）的工作。这些文件提交铁组领导机关商定并核准。

同时，编制了《由铁组认证的教育机构和培训机构提交的教学大纲的批准办法》草案（主持者：交通院校联合会）和《对铁组标准大纲和铁组批准大纲在培训机构的落实质量进行监督的办法》草案（主持者：乌克兰铁路股份公司）。

根据对《制定和落实铁组标准教学大纲的办法》草案的研究结果，临时工作组编制了铁路运输领域职业教育/培训问题铁组词表中的修改和补充事项草案，该草案也提交铁组领导机关核准。

为执行铁组第四十八届部长会议的决议，铁组委员会根据适用铁组文件的试验教育项目的工作结果，于2020年12月14日颁发了核准格式的铁组证书。上述试验教育项目由铁组领导机关批准，并由哈萨克斯坦铁路国有股份公司、俄罗斯铁路股份公司、乌克兰铁路股份公司，以及铁组加入企业——交通院校联合会和PLASKE股份公司组织开展，共计100份证书，其中包括：

——哈萨克斯坦铁路国有股份公司开展的“国境站转运货物的运输组织”的试验教育项目-12份证书；



——俄罗斯铁路股份公司和交通院校联合会开展的“铁路合作组织（铁组）：标准法律基础（入门课程）”的试验教育项目-29份证书和“根据铁组文件规范协调国际货物运送及其数字化(数码化)”的试验教育项目-38份证书；

——乌克兰铁路股份公司和PLASKE股份公司开展的“第一阶段。在组织铁路-轮渡直通联运（混合运输）货物运输时采用国际货协运单”的试验教育项目-48份证书和“第二



铁组铁路运输领域职业教育培训临时工作组会议（2020年3月）

阶段。采用ISPS的方法和特点、理论和实践，以及在组织铁路-轮渡直通联运（混合运输）货物运输时采用国际货协运单”的试验教育项目-13份证书（总计61份证书）；

2020年9月24日，在俄罗斯联邦运输部和俄罗斯交通大学组织的“运输教育和科学-2020”论坛的范围内，讨论了与专家培训和技能提高相关的很多问题，俄铁和其他公司的代表、以及交通院校联合会的成员参加了该论坛。

临时工作组成员PLASKE股份公司在教育和培训领域开展了下列活动：

——自2020年4月15日起，并自2020年10月15日起，举行了为期十周的有关专题“运输物流和国际货运代理”的第43期和第44期在线课程（国际货运代理协会联合会证书）；

——在2020年4月7-30日期间，举行了国际物流马拉松，在该活动范围内涵盖了国际贸易和运输领域的各种主题。经与乌克兰政府开展合作，于2020年4月27-28日在敖德萨（乌克兰）举行了联合国欧经委第十届国际研讨会，该研讨会旨在讨论简化贸易手续和文件数字转换的问题，而在研讨会上完成了物流马拉松的工作；

——2020年6月，组织了有关专题“铁路物流的现代IT解决方案”的线上活动。

2020年5月17日，临时工作组成员西南交通大学（成都）举办了轨道交通系列大讲堂之“城市轨道交通项目建设运营管理专项培训班”通过线上直播形式的“云端”开班，开启了特殊时期的别样抗疫“云”学习之旅。

参加开班仪式的中港湾学员，分布在马来西亚、东帝汶、巴布亚新几内亚、哥伦比亚等二十余个国别市场或项目，跨越了15个时区。

此次培训为期4周，由西南交通大学精选了一批理论功底深厚、实践经验丰富的教授及行业专家担任授课教师，并邀请了中铁二院和成都地铁公司相关技术专家加入师资队伍，力求全面深入地介绍城市轨道交通建设运营管理的相关知识。

共进行了12次线上直播授课，课程设置重点涵盖城市轨道交通项目的投、建、营和前沿技术。中国港湾20余个国别市场和项目共180余名员工在工作之余积极参与本次培训，全面地学习了城市轨道交通建设运营管理全寿命周期的相关知识，取得了良好效果并引起了强烈反响。

本次培训旨在为中国港湾城市轨道交通项目相关的管理、技术及市场开发人员进行远程理论知识培训，使其充分了解轨道交通发展趋势及前沿理论，基本熟悉轨道交通运营管理等方面的知识。帮助参训人员搭建轨道交通项目全寿命周期知识体系，为后续深入学习及实践奠定坚实的基础。

每次直播培训过程中，学校还安排了至少两名培训管理人员实时跟课。在后台管理平



台上，培训管理人员实现了参培人员的出勤记录、直播课堂互动记录、学员提问记录和教师答疑记录，并可实时监控直播授课情况，为授课教师提供及时的技术支持服务。在培训结束后，培训管理人员为中国港湾提供了培训课堂互动问答集。



铁组铁路运输领域职业教育培训临时工作组第18次会议  
(2021年3月2-5日，视频会议)

临时工作组支持临时工作组成员有关交换职业培训和教育领域的最优实践的倡议，因为可在与会者之间定期交换知识、技能和技巧，这有助于将信息交换保持在较高水平并采用先进的信息提高铁组成员国铁路工作者的工作质量。

临时工作组成员支持PLASKE股份公司和西南交通大学（成都）有关在世界范围内的新冠病毒（COVID-19）疫情状况稳定之后，继续在人员职业教育和培训领域高效开展交换最优实践的倡议。

编制和维护职业培训和教育领域铁组信息网络资源工作的主持者临时工作组成员PLASKE股份公司参考临时工作组成员的提案，开展了有关维护和更新铁组信息网络资源的重要工作，以便普及铁路运输领域（包括有其他运输类型参与）职业培训和教育问题方面的信息。

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：

- 包括已通过修改和补充事项的铁路合作组织章程（截至2020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2020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（截至2020年11月1日，第三版）；
- 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）文件卷宗的管理办法；

在“最优实践、交换经验”部分补充了下列信息：西南交通大学（成都）于2020年5月17日通过线上直播形式的轨道交通系列大讲堂之“城市轨道交通项目建设运营管理专项培训班”通过线上直播形式的“云端”开班，开启了特殊时期的别样抗疫“云”学习之旅。

编制并上传了包括在铁组第四十八届部长会议（2020年9月28-30日，华沙，铁组委员会，视频会议）上通过的修改和补充事项（截至2020年11月1日）的铁路运输领域职业教育/培训问题铁组词表的修订版。



2.

# 铁组领导机关 活动情况





## 2.1 铁组部长会议

2020年9月28-30日，以视频会议形式举行了铁组第四十八届部长会议。25个铁组成员国主管铁路运输的部长和部长授权代表参加了会议。铁组委员会委员和工作人员，铁组观察员德国铁路股份公司（德铁），国际组织——联合国亚太经社会（ESCAP）、国际铁路运输政府间组织（OTIF）、欧盟委员会交通运输总局（DG MOVE）、国际铁路运输委员会（CIT）、跨欧亚运输国际协调委员会（CCTT）、国际铁路联盟（UIC）和独联体国家铁路运输委员会，以及铁组加入企业PLASKE股份公司的代表出席了会议。

铁组部长会议指出，铁组2019年工作纲要和工作计划已经完成，并核准了：《铁组2019年工作报告》、《铁组监察小组2019年报告》、铁组委员会预算（2020年最终预算和2021年初步预算）和《铁组2021年及以后年度工作纲要》。

在运输政策和发展战略领域，部长会议赞同了铁组运输政策和发展战略专门委员会2019年工作结果并通过了一系列有关2021年工作方向的决议，包括于2021年举行有关铁组成员国铁路行业改革成果和改革计划的“圆桌会议”。

部长会议赞同了铁组运输法专门委员会2019年工作结果。在该领域通过了一系列决议，包括在2021年开展关于完善国际货协附件3《货物装载和加固的技术条件》的工作，根据《利用专项拨款准备和研究专题的办法》（A12备忘录）保障其编制工作。并将下列信息备案：国际客协及其办事细则的修改补充事项自2020年5月1日起生效；国际货协及其办事细则的修改补充事项自2020年7月1日起生效。

部长会议在其职权范围内核准了《欧亚多式联运组织和运营问题协定》修改事项，并于2020年10月20日生效。

赞同了铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组2019年3月-2020年3月工作进展报告。同时部长会议核准了《铁路合作组织学院章程》和《铁组文件卷宗的管理办法》，以及在《铁路合作组织章程》《铁组委员会办事细则》和《临时工作组办事细则》中的修改和补充事项。

关于铁组委员会主席职位候选人问题，部长会议同意波兰共和国基础设施部部长关于更换自方驻铁组委员会代表的提议，任命米罗斯拉夫·安东诺维奇先生担任该职务，任期为2020年11月1日至2022年6月30日。

部长会议感谢塔捷乌什·绍兹达先生在担任铁组委员会主席期间为发展铁路领域国际合作，以及提升铁组地位和影响力方面做出的重大贡献。

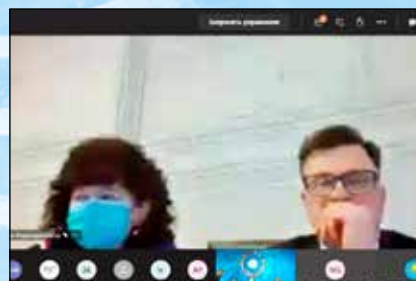
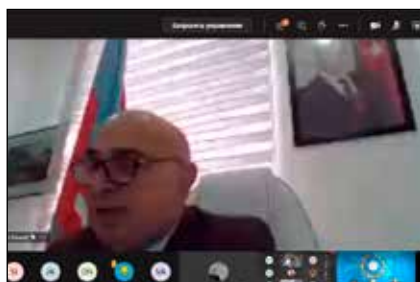
决定于2021年6月15-18日举行第四十九届部长会议。



铁组第四十八届部长会议开幕  
(2020年9月28日，铁组委员会，视频会议)



铁组第四十八届部长会议图片报道  
(2020年9月28-30日, 铁组委员会, 视频会议)





## 2.2 铁组铁路总局长(负责代表) 会议

由于2020年新冠肺炎疫情导致铁组各工作机构无法以面对面形式举行会议，铁组第三十五次铁路总局长（负责代表）会议（下称总局长会议）于2020年9月14-16日以视频会议形式举行。23个总局长会议成员路代表团，以及2个铁组观察员和4个加入企业的代表参加了会议，跨欧亚运输国际协调委员会和铁盟的代表应邀出席了会议。

总局长会议研究、讨论了4项议题，包括2020年8月17日铁组委员会委员会议已研究的问题。

总局长会议赞同了属于其职权范围的铁组工作机构工作结果，其中通过了下列决议：

——将通用货物品名表（GNG）修改补充事项自2020年6月1日生效（根据铁组委员会办事细则第四条第2款规定的程序）的事宜备案；

——将铁组约405备忘录《铁组铁路货运站一览表建立和维护实施细则》修改补充事项2020年8月1日生效（根据铁组委员会办事细则第四条第2款规定的程序）的事宜备案；

——核准了货物运输、基础设施和机车车辆以及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。

——考虑到铁路运输业现代化的工作条件，责成财务和清算问题常设工作组继续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，在清算规则协约方财务相互关系领域推广电子文件流转等。

会议请持有长期债务的伊铁、朝铁和土铁负责人采取切实措施清偿债务，并将所采取的措施通报第三十六次总局长会议。

会议核准了属于总局长会议职权范围的铁组2021年及以后年度工作纲要。

会议向2家公司赋予了铁组加入企业地位。

铁组铁路总局长会议审查了提交铁组部长会议的材料，并为部长会议编制了关于这些材料的建议，特别是关于铁路运输领域职业教育/培训问题临时工作组、铁组2019年工作报告，铁组2021年及以后年度工作纲要中的货物运输和旅客运输，基础设施和机车车辆、编码和信息技术、财务问题以及委员会预算方面的建议。



铁组第三十五次铁路总局长（负责代表）会议开幕  
(2020年9月14日，铁组委员会，视频会议)



铁组第三十五次铁路总局长（负责代表）会议图片报道  
(2020年9月14-16日，铁组委员会，视频会议)





3.

# 观察员和加入企业 参加铁组工作情况





## 3.1 与观察员的合作

截至2020年年底，铁组共有下列6个观察员：德国铁路股份公司、希腊铁路、法国国有铁路公司、芬兰铁路、塞尔维亚铁路股份公司、俄罗斯客运股份公司。

2020年，铁组观察员参加铁组专门委员会的工作，以及工作计划中某些专题的专家会议。参与有关完善国际货协和国际货协办事细则、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、编制铁组铁路货车站一览表、组织欧亚联运大吨位集装箱运送、改善国境站工作、商定客车运行图和编组顺序表、在发展售票新技术的背景下组织出售乘车票据、国际铁路联运中的货运无纸化、编制技术性备忘录，以及运价和商务等方面的工作。

铁组观察员代表还参加了总局长会议和授权代表会议。



芬兰铁路的VR Pendolino高速列车



## 3.2 与加入企业的合作

作为铁组加入企业的公司参与铁组活动的形式，反映了铁组务实的特点，任何国家的企业，无论其开展哪一领域的活动，无论企业所有制或公司类型如何，都可参与合作。作为铁组加入企业，开展合作的主要条件之一是企业提出有意参与合作的申请。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的工作。

在过去时期，铁组加入企业主要是运输建设和服务等领域，以及技术设备生产企业的铁路供应部门。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，并力求参与运输法问题的研究。

由于未就一些国家成为铁组成员获得一致同意，因此这些国有铁路公司以加入企业的名义参与铁组合作。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。

2020年，总局长会议赋予了两家公司铁组加入企业的地位：一家来自中国、一家来自波兰。

2020年铁组与加入企业开展了下列合作：

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院校联合会的代表担任临时工作组副主席。2020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。2020年，铁组多次向具有长期债务的加入企业寄送信函，对于未偿清债务的加入企业，铁组委员会不得与其解除协议。同时，由于新冠肺炎疫情造成的财务困难，一些铁组加入企业不得不停止了作为铁组加入企业身份与铁组委员会的合作。截至2020年底，共有36个加入企业。



高速磁浮工程化样车（西南交通大学，2021年）





哈夫（伊朗）—赫拉特（阿富汗）铁路线140公里段开通仪式  
(2020年12月10日)



首趟经波铁宽轨公司1520mm轨距铁路到达波兰  
斯拉夫库夫站（入境欧盟无需换装）的列车  
欢迎仪式（2020年1月7日，波兰斯拉夫库夫）



波铁集团各分公司领导出席第二届铁路发展大会全体会议  
(2020年1月29日，华沙，铁组委员会代表参会)



4.

# 与国际组织 开展合作情况





## 4.1 与联合国欧洲经济委员会（联合国欧经委）的合作

2020年，在全球疫情爆发的情况下，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）下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）：

在铁路运输工作组（SC.2）每年举行的会议上研究了下列问题：发展国际运输，包括有关简化跨境的措施，采用国际货约/国际货协统一运单，协调各种铁路运输系统的功能条件，铁路运输安全，在泛欧铁路网项目范围内发展合作，对铁路基础设施和机车车辆进行投资，制定统一铁路法等；

### ——运输海关问题工作组（WP.30）：

运输海关问题工作组（WP.30）的主要任务是修订和编制实际采用联合国公约（涉及国际铁路货物运输时的海关手续）时的规则，并保障国际铁路旅客和行李运输跨境的条件；

### ——危险货物运送工作组（WP.15）：

考虑到有必要协调各种运输类型的危险货物和化学品运输参加者协作的规范和规则，铁组委员会专家定期参加了RID专家委员会和WP.15工作组的会议；

### ——统一铁路法工作组（GEURL）：

2020年，在编制统一铁路法法律基础的专家组工作范围内，继续开展了由联合国欧经委发起的“在泛欧地区和欧亚运输走廊采用统一铁路法”的工作。

2020年举行了一次专家组会议（视频会议），铁组委员会作为观察员参加了该会议。

根据联合国欧经委内运委有关将统一铁路法专家组的授权期延长的决议，并根据铁组2021年及以后年度工作纲要，铁组委员会领导计划继续参加该专家组的会议。





## 4.2 与联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）的合作

2020年7月7-8日，以视频会议的形式举行了联合国亚太经社会—铁组有关“COVID-19疫情期间在泛亚铁路网及以外的国际铁路联运任务和机遇”的联席专家会议。

来自下列铁组成员国和亚太经社会成员国的100多位代表参加了会议：阿塞拜疆、孟加拉国、格鲁吉亚、印度、印尼、伊朗、哈萨克斯坦、老挝、拉脱维亚、蒙古、缅甸、尼泊尔、波兰、俄罗斯、韩国、塔吉克斯坦、土耳其、土库曼斯坦、泰国、乌兹别克斯坦和越南代表团，以及欧盟委员会经济合作组织、欧洲铁路署、国际铁路联盟、跨欧亚运输国际协调委员会和国际铁路运输委员会的代表。

亚太经社会秘书处代表向会议通报泛亚铁路网基础设施和运营兼容性的现状，包括：1) 阐述铁路对整个路网运营问题重要性与日俱增的了解；2) 指出联合国亚太经社会在应对疫情带来的挑战方面所开展的工作：在铁路运输业开展“智能”方案的调研；3) 阐述关于开发通过互联网访问泛亚铁路网数据库，以及旨在支持该地区铁路投资和运营决策的建模工具；4) 提供关于支持对铁路走廊引入生产和商业运营的信息。

会议讨论了在COVID-19疫情时期和疫情结束以后泛亚铁路网的铁路运输问题。铁路运输作为供应系统物流基础具有重要意义，在COVID-19疫情时期更加明显。在全世界运输供应链大范围受阻的情况下，铁路为供应急需的物资及医疗材料和器械起到了主导作用。

自大多数铁组成员国和亚太经社会成员国采取限制措施开始，规范国际铁路运输的铁组主要文件（包括无纸化工艺的问题）证明了其必要性和可靠性。同时，铁组委员会将在后续工作中与各国、各铁路及其他国际组织开展紧密合作，对文件进行进一步完善和更新。

会议通报了秘书处有关评估COVID-19疫情环境下本地区运输联系的工作，包括公布了简要政策性文件《应对COVID-19疫情的政策措施：亚太地区运输联系》，以及制作专门的网页，以便跟进在亚洲公路网、泛亚铁路网和国际运输港站落实的应对政策措施。并已经开始落实快速应对的《疫情时期的运输和贸易联系：联合国关于运输途中非接触、无障碍、协作主要运输和贸易的方案》，联合国的所有机构都参与其中，并由联合国经济和社会事务部（DESA）拨款，由亚太经社会与贸发会议和其他区域委员会合作落实。

经俄铁提议，在铁组委员会成立了铁组运输政策和发展战略专门委员会框架内的协调组。协调组的主要任务是组织收集信息并将其系统化，以便交流经验和最佳做法，并在类似情况下致力于尽可能制定用于预防性措施的统一方法和办法。如有必要，铁组委员会所有工作机构的专家都可以参加协调组工作。针对COVID-19疫情情况下开展货物运输的问题，将制定相应的调查表。会议高度评价了该倡议，并建议铁组和亚太经社会开展共同工作，为欧亚大陆铁路制定先进做法指导手册并总结经验教训，以防止COVID-19疫情带来的危机。

2020年4月，铁组委员会收到了世界海关组织的请求，建议加强共同工作，以确保全球供应环节不间断和商品持续供应，包括急需的物资（药品和设备等），最大程度地减少疫情的负面影响。同时，铁组委员会请铁组成员国提供有关铁路公司在进行所有类型运输中所面



临问题的信息，以进一步汇总信息并寻求共同方案。鉴此，考虑到亚太经社会秘书处在国际铁路运输中协调海关手续方面开展的工作，会议请亚太经社会秘书处和铁组委员会与国际铁路运输政府间组织及世界海关组织在沿欧亚铁路走廊开展的国际铁路运输中，就制定协调海关过境手续指导原则开展有利于铁组和亚太经社会成员国的共同工作。

各国所采取的重要综合措施的目的是，在防止疫情扩散和保护乘务组人员和其他工作人员的情况下，以保证泛亚铁路网和路网以外通过采取措施持续不断的开展国内和国际铁路货物运输。会议还提出一些重要建议，包括铁路运输数字化和简化其职能，例如国家应对COVID-19疫情的方法。还得出以下结论，即疫情期间，欧亚大陆现有路网维持了国内、区域内和区域间重要的基础贸易和运输，特别是急需商品和医疗物资器械方面的运输。

《亚太经社会-铁组在新冠肺炎疫情时期泛亚铁路网及以外加强国际铁路运输的联合声明》，强调了三项内容的重要性：1) 减少跨境停留时间，包括相关各方依靠电子交换开展工作；2) 更广泛的采用以铁路运输数字化为基础的方案；3) 在疫情引起的紧急情况、以及未来出现类似的情况下，通过制度措施和商定的应对方法采取有效措施，以减少对运输网络的总体负面影响。

在泛亚铁路网工作组第6次会议上，特别强调了根据规定程序通过相应文件在各铁路之间协调电子信息交换的重要性，如：框架协议/纪要或政府间协定的补充附件。亚太经社会秘书处与相关成员国举行咨询会议，以便制定相应文件，包括泛亚铁路网相关协定的有效附件，文件包含各铁路之间进行电子信息交换的指导原则。铁组委员会方面表示已做好准备根据积累的经验和铁组成员国已经采用的三个方案积极参加该文件的编制工作。

亚太经社会秘书处编写的关于铁路运输中“智能”方案的分析文件草案，在联合国运输和贸易发展基金项目框架内于疫情期间编制，旨在COVID-19疫情结束后为该地区的铁路发展提供支持。考虑到数字化方案在铁路运输中越来越重要，并有必要在高层政治上予以支持，建议秘书处会同铁路领域的专业化组织研究编制亚太经社会区域铁路数字化综合性框架文件的问题，以便后续由相应国家机构研究该文件草案。

会议确认了铁路在稳固运输系统中的重要地位，鉴于此，亚太经社会秘书处根据联合国发展基金项目，在亚太地区对深化向可持续货物运输方式过渡开展调研，以进一步加强亚太经社会铁路作为其主要特点的稳定性。铁路在减轻许多国家疫情造成的负面社会影响方面起到了重要作用，并强调了铁路对可持续发展规划社会层面的贡献。鉴于此，建议亚太经社会秘书处编制巩固铁路稳定性的综合建议书，包括在亚太经社会地区，相较其他运输方式增加铁路的作用，并将其提交给泛亚铁路网工作组下一次会议研究。

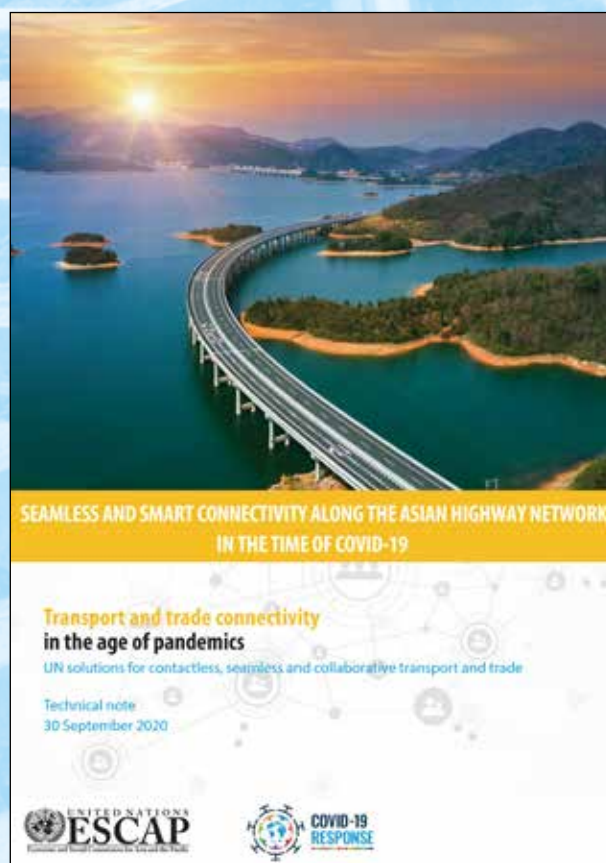
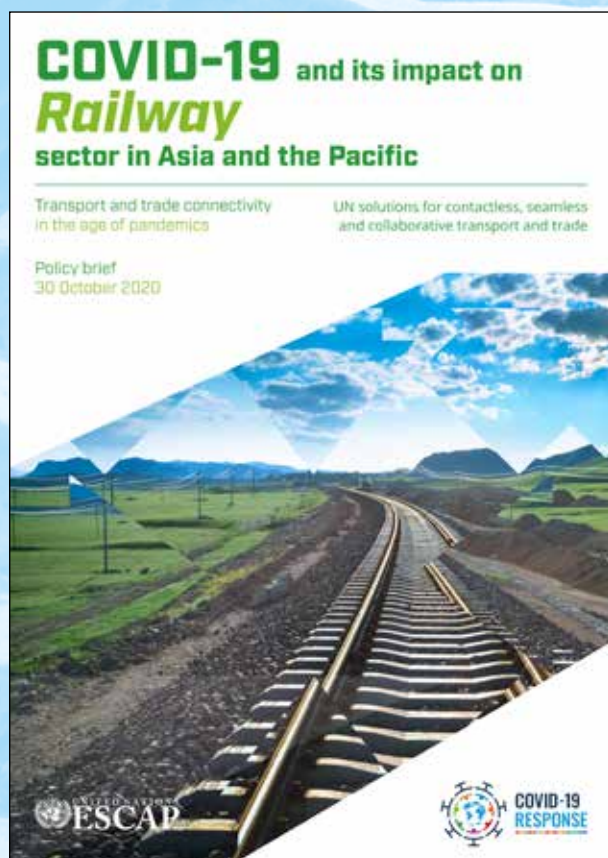
会议确认了区域合作对国际铁路运输的决定性意义，以及根据泛亚铁路网政府间协定所成立工作组的重要作用，作为关键性区域平台作用在于：1) 协调和相互加强次区域层面旨在区域内和区域间铁路运输可持续发展的各种提议；2) 在需要高层政治支持的现有和新出现的铁路运输问题上形成广泛共识。

会议考虑了泛亚铁路网国家提供技术援助和能力发展的要求：

1. 采用创新技术和电子文件流转，特别是电子运单和电子封印；



2. 简化国境站海关跨境手续，包括向海关部门预报货物信息；
3. 伊朗伊斯兰共和国建议：3.1 开展调研并建议伊朗与土耳其和土库曼斯坦铁路采用电子信息交换；3.2 开展调研对提高伊朗铁路国境站/办理站通过能力的问题，以简化国际铁路运输；
4. 采用铁路运单作为海关过境报关单；
5. 经济合作组织秘书处的建议，在COVID-19疫情结束后，在经济合作组织主要过境运输走廊开展工作，增加铁路运输数字化和“智能”方案的可行性；
6. 国际铁路运输委员会建议展示与亚太经社会和铁组共同在欧亚运输中的铁路运输走廊采用国际货约/国际货协电子运单的试验机制。





## 4.3 与国际铁路运输政府间组织的合作

根据双方组织领导1991年6月5日签署的合作协议、以及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（2003年6月17-20日，格鲁吉亚，第比利斯，铁组第三十一届部长会议赞同），铁组和国际铁路运输政府间组织开展了合作。

由于各国政府采取措施防止新冠病毒（COVID-19）传播，两个组织之间的合作主要以电子形式进行，通过视频会议的形式组织了会晤、会议和其他活动。

2020年，铁组和国际铁路运输政府间组织继续在欧洲经委“在泛欧地区和欧亚运输走廊采用统一铁路法”的工作框架内开展合作。铁组和国际铁路运输政府间组织的代表参加了联合国欧经委统一铁路法专家组的工作。铁组委员会和国际铁路运输政府间组织秘书处就该问题定期交换信息，并指出应更广泛地吸引双方组织成员国参与该工作。

2020年，铁组和国际铁路运输政府间组织继续在修订危险货物运送规则领域开展合作。报告期内，国际铁路运输政府间组织的代表积极参加铁组运输法专门委员会组织的会议，铁组专家也同样积极参加国际铁路运输政府间组织的会议。

2020年，铁组和国际铁路运输政府间组织与万国邮政联盟（下称——万国邮联）继续合作，在万国邮联成立的专项工作组框架内，共同合作发展和组织铁路邮包运输项目。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。

2020年，铁组和国际铁路运输政府间组织继续在基础设施和机车车辆技术要求领域开展合作并交换信息。双方组织的代表参加了国际铁路运输政府间组织与铁组基础设施和机车车辆专门委员会技术专家委员会组织的会议。

2020年12月15日，举行了铁组委员会主席与国际铁路运输政府间组织秘书长工作会晤。在会晤中，双方表示将进一步发展合作并继续就发展国际铁路运输开展共同工作。



OTIF



2020年5月15日通过了世界海关组织、国际铁路运输政府间组织和铁路合作组织关于保证COVID-19疫情期间全球供应链稳定的联合声明



## 4.4 与国际铁路运输委员会的合作

2020年，根据2015年6月4日在蒙古国乌兰巴托签署的《铁路合作组织（铁组）和国际铁路运输委员会（CIT）合作备忘录》，铁组和国际铁路运输委员会开展了合作。

2020年，在下列领域继续开展了合作和交换工作信息：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/国际货协运单运输货物。

由于各国政府为防止COVID-19疫情传播采取的措施，两组织的合作主要以电子形式开展。

2020年，铁组和国际铁路运输委员会交换了文件（工作纲要和年度工作计划、会议日历计划、议定书和出版物）。铁组和国际铁路运输委员会的代表参加了两组织的会议和其他活动（大部分以视频会议的形式组织）。

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：完善并采用国际法律文件条款、保护国际旅客运输领域中的个人信息、编制标准文件草案、参与编制运价协定，以及有关国际客协和国际客约修改事项等问题。铁组代表参加了以视频会议形式举行的国际客约/国际客协工作组第18次和第19次会议。

2020年，继续开展了铁组和国际铁路运输委员会“协调国际货约/国际货协运输法”共同项目的工作。

以视频会议形式举行了国际货约/国际货协专家组会议和国际货约/国际货协领导小组会议，会议上讨论了改为使用国际货约/国际货协电子运单和采用无纸化工艺组织运输的可能性。继续与海关部门开展了以下合作：解决信息交换及交换哪些信息的问题，以及使用电子添附文件的法律问题。



CIT关于国际铁路运输法问题的“伯尔尼日”国际研讨会  
(2020年2月13-14日，瑞士，铁组委员会代表参会)



## 4.5 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》的条款，同时根据已核准的工作计划，铁组/欧洲铁路署联络组于2020年举行了3次会议，研究了下列专题：

——分析对保持“用于货运的信息通信程序”子系统方面技术和操作兼容性具有决定意义的参数；

——分析对保持“噪声”子系统方面技术和操作兼容性具有决定性意义的参数。本文件编制工作已经结束。文件（1.0最终版）准备在铁组和欧洲铁路署网站上公布；

——更新“供电”子系统参数分析；

——更新“机车和动车组”及“客车”子系统分析。

就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（包括过境运输和运输安全）方面开展协调行动方面交换了相应信息和经验，并了解了下列演示材料：

——根据“欧洲铁路署的安全一体化注释”编写的“安全一体化”演示材料；

——欧洲铁路绿色方针和碳中和；

——TK 045/MTK 524 ‘铁路运输’ 2019年工作报告。2020年工作计划；

——俄罗斯联邦研发无人驾驶列车；

——分配职责和责任，以保证欧盟铁路部门的安全；

——有关TSI OPE 2019运营和交通管理的新闻；

——乌克兰在运营中采用轴荷载为25吨的机车车辆的研究结果；

——机车车辆在1435-1520 mm接轨点的运营。乌（克）铁的经验。

2021年将继续就下列方向开展工作：

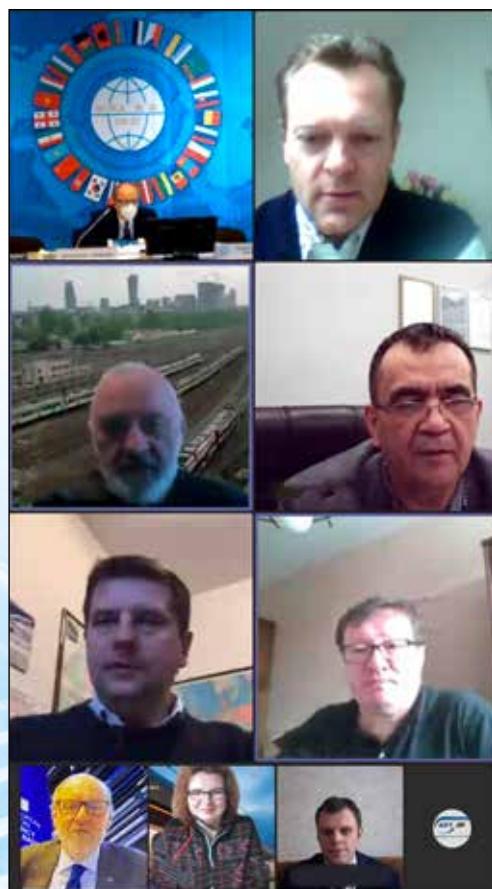
——分析“用于货运的信息通信程序”子系统；

——更新“供电”子系统分析；

——更新“机车和动车组”及“客车”子系统分析。

——更新“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（包括过境运输和运输安全）方面的措施定期交换相应信息和实践经验。



铁组/欧洲铁路署联络组第56次会议  
(2021年1月26-28日，铁组委员会，视频会议)



## 4.6 与国际铁路联盟的合作

铁组和铁盟的基本合作原则由双方于1995年签订的合作协议确定。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。由于2011-2015年的备忘录和纲要的有效期于2015年底结束，铁组委员会主席和铁盟总干事于2016年2月23日在日内瓦签署了铁组/铁盟2016-2020年合作备忘录和纲要。主要合作理念是：以全球化视角发展运输系统，兼顾铁路利益，协调铁路运输的运营和技术条件，以便加强互联互通并提高效率。

铁组和铁盟在2020年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；

——编制铁路运输领域的服务量一览表，以便提高其竞争力；

——协调铁路行业范围内的运营和经济规程及其他文件，以便改善铁路运输工作的协作情况并提高效率；

——提交共同工作的结果和建议，以供两组织的领导机关审查。

根据20年的合作经验，自签署合作协约之时起，便采用了以下合作形式：

——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）。

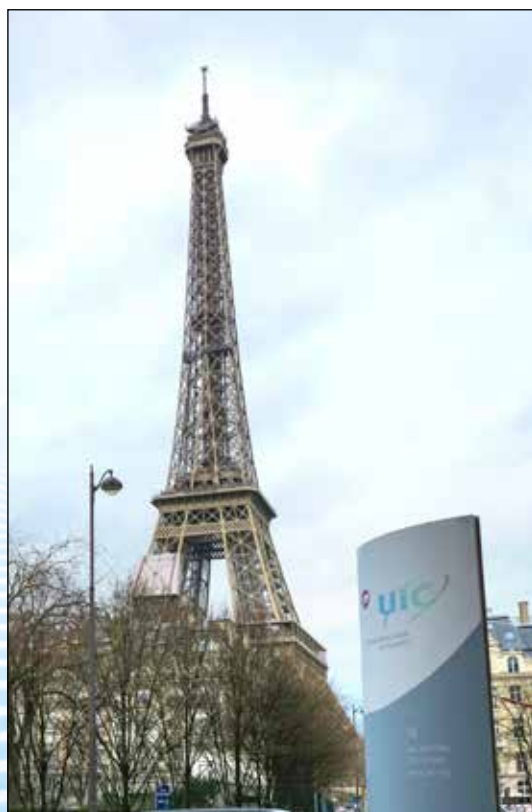
为扩大铁组和铁盟间有关编制自愿加入的铁路运输领域国际技术方案草案问题合作，2018年5月15日签署了对现行《铁路合作组织（铁组）和国际铁路联盟（铁盟）之间有关出版共同编制备忘录的协议》（2001年11月22日版）的补充协定。

2020年，铁组委员会的代表参加了铁盟第96次和第97次全体大会（2020年6月30日和2020年12月16日，以视频会议形式召开）。铁组委员会的代表参加了铁盟NHM/DIUM问题领导委员会例会（2020年2月26-27日，法国巴黎）。

铁盟的代表参加了铁组货物运输专门委员会有关“修订通用货物品名表（GNG）”和“修订铁组铁路货车站一览表”会议（2020年4月22-24日，视频）、铁组货物运输专门委员会例会（2020年10月6-9日，视频）、铁组机车车辆和基础设施专门委员会例会（2020年11月9-10日，视频）、铁组编码和信息技术常设工作组例会（2020年11月17-19日，视频）以及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（2020年12月1-4日，视频）。

2020年，举行了三次“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（1月14-16日，7月21-22日，10月7-9日）。

由于2016-2020年铁组和铁盟合作备忘录及合作纲要已于2020年年度到期，因此编制了铁组和铁盟合作备忘录草案、及铁组和铁盟合作纲要草案，并且上述草案已获得铁盟方面的商定。





## 4.7 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：简化国际铁路货运联运跨境问题、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运输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、“完善运送过程的法律基础”专题和“发展铁路邮包运输”专题等。

铁组各专门机构代表参加了于2020年11月5-6日举行的跨欧亚运输国际协调委员会第二十九次全体会议（俄罗斯，莫斯科，视频），以及跨欧亚运输国际协调委员会各工作组会议。

跨欧亚运输国际协调委员会代表参加了铁组铁路总局长（负责代表）会议第三十五次会议（2020年9月14-16日，铁组委员会，视频），以及2020年内铁组工作机构框架下开展的其他会议。

## 4.8 与国际货运代理协会联合会的合作

铁组和国际货运代理协会联合会就以下方面开展了协作：在发展和完善国际铁路运输框架内进行协作，首先是欧洲和亚洲之间的联运；制定有关完善和协调国际铁路货物运输方面的建议；制定旨在提高铁路运输较其他运输方式竞争力的措施；交流“最佳客户服务实践”的具体范例；制定有关职业培训领域、物流和运输代理等领域的共同建议。

## 4.9 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：发展国际铁路货物和旅客运输，包括旅客列车的快速和高速运行，提高铁路运输的竞争力，简化跨境手续和程序，协调国际铁路走廊基础设施现代化改造的措施，以及在运输中采用现代化信息技术。

欧亚经济委员会的代表参加了铁组专门委员会的工作，并展示了有关在欧亚经济合作框架内制定铁路运输战略发展方向的演示材料。



铁组与万国邮联共同开展工作，  
推动利用货物列车和旅客列车的铁路运邮发展



## 4.10 与万国邮政联盟的合作

在组织集装箱运输时，铁组成员国铁路十分重视发展和组织国际联运集装箱邮政运输。集装箱邮政运输是有需求且有前景的项目。

万国邮政联盟在铁组的积极参与下，正在实施“中欧铁路邮政运输”项目。

为就组织国际联运铁路邮政运输问题开展有效合作，2019年10月铁组和万国邮政联盟签署了合作协定。

铁组货物运输专门委员会的专家参加了万国邮政联盟铁路运输联络委员会会议，以及万国邮政联盟举办的其他工作会议和会晤。

## 4.11 与世界海关组织的合作

国际铁路联运的发展，由于自身的特殊性，离不开海关在内的国家检查机关的积极参与。因此，在铁路运输领域开展合作方面，铁组与世界海关组织之间以相互谅解备忘录加强巩固的伙伴关系具有巨大的潜力。

在铁组与世界海关组织相互协作框架内，讨论了包括采用先进技术在内的海关部门工作相关问题；海关与邮局之间的电子商务和合作；海关与铁路的合作，以及加强这种合作的可能性；综合化供应链管理，以及适用于集装箱返还和换装程序的海关制度；对清关时间、海关代理人的活动和过境进行调研，包括收集两组织成员的实践等。

国际贸易中的大量货物都是通过铁路进行跨境运输，这属于铁路公司与海关之间的合作领域。同时，信息交流起着关键作用。但可以探索其他相互协作形式。

COVID-19疫情期间，由铁组、国际铁路运输政府间组织和世界海关组织领导签署的《关于保障全球供应链持续运转的联合声明》成为了铁组与世界海关组织间协作和相互谅解的鲜明事例。

在上述联合声明中，各方强调为确保供应链稳定并将疫情影响降至最低，海关、交通部门和铁路部门以及所有相关机构和组织开展协作具有重要意义。

## 4.12 与跨里海国际运输通道国际协会的合作

根据铁组和跨里海国际运输通道国际协会在铁路运输领域及多式联运和混合运输领域的合作备忘录，按照下列方向开展合作：

- 在发展和完善欧亚大陆国际铁路运输领域，包括运输走廊的协作；
- 交换经验并利用最优实践；
- 组织共同活动，准备共同出版物，编制涉及共同兴趣问题的提案和建议；
- 促进进一步完善双方之间的信息交换，这将扩展对共同问题的理解，并保证更广泛地获取知识和经验，并找寻发展方面问题的新解决办法；
- 促进保证在双方之间交换经验，以便加强地区和国际间的合作。





2020年2月26日，印度驻波兰大使馆一秘帕里克沙特·卡丹对铁组委员会进行了工作访问



2021年6月8日，举行了铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇与古巴驻波兰特命全权大使豪尔赫·马丁·马丁内斯的工作会晤



老挝人民民主共和国代表团与铁组委员会之间的咨询会晤  
(2021年2月10日，铁组委员会，视频)



# 5.

## 铁组委员会 工作情况



铁组部长会议成员和铁组铁路总局长（负责代表）会议授权代表联席会议开幕  
(2020年12月1日，铁组委员会，视频会议)



## 5.1 主要问题

由于受COVID-19疫情影响，2020年铁组委员会以远程办公的模式开展工作，自3月起采用视频会议形式或借助远程办公其他工具举行所有会议活动。铁组委员会采用这种模式继续开展自方工作，完成有关铁组基本文件和铁组领导机构决议所确定的各项任务。作为铁组执行机构，委员会在组织和落实铁组工作机构工作计划方面开展了协调工作。

举行了九次铁组委员会委员定期会议，审查了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，以及提交铁组领导机构核准的关于运输政策、运输法、多式联运和技术等问题的决议草案。

在筹备和召开铁组第三十五次铁路总局长（负责代表）会议、铁组第四十八届部长会议、以及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期间，铁组委员会履行了秘书处的职能。

铁组第三十五次铁路总局长（负责代表）会议原计划在俄罗斯首都莫斯科举行，但考虑到疫情影响，最终于2020年9月14-16日以视频会议形式举行。同样，以视频会议形式举行了铁组第四十八届部长会议（2020年9月28-30日）、以及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（2020年12月1-4日）。

担任铁组委员会主席22年的塔捷乌什·绍兹达先生结束了职务工作，部长会议成员对其个人在巩固铁组参加国铁路之间的合作、推动和提高铁组在国际舞台上的作用和威望方面所做的巨大贡献表示感谢。

根据波兰共和国基础设施部部长的提议，部长会议决定任命铁组成员波兰共和国代表安东诺维奇·米罗斯拉夫先生担任铁组委员会主席，任期为2020年11月1日至2022年6月30日。安东诺维奇·米罗斯拉夫先生在其职业生涯中从事铁路相关工作多年：曾在多个铁路公司担任董事，2020年上半年以前曾任波兰国家铁路股份公司董事，他还是经济学副博士、波兰科学院专家、大学教师、大量运输物流方面科学著作和文章的作者。

由于COVID-19疫情这一铁组委员会无法控制的因素，原定于2020年3月举行的通过国际铁路直通联运公约文本国际会议第八次会议未能举行。

根据所签订的协议并在互利的基础上，铁组委员会与国际组织、观察员及加入企业开展了合作。根据第三十五次总局长会议的决议，铁组委员会与2个新加入企业签订了合作协议。

2020年，来自26个铁组成员国的驻会代表在铁组委员会工作，土库曼斯坦未派驻会代表。就土库曼斯坦派遣驻会代表的问题进行了联络。

2020年，铁组成员拉脱维亚共和国、摩尔多瓦共和国、塔吉克斯坦共和国和爱沙尼亚共和国更换了驻会代表。

伊朗伊斯兰共和国驻会委员于2020年秋天完成了任期工作。

2020年，共召开了66次铁组工作机构会议，其中大部分采用了视频会议的形式。由于铁组委员会委员和行政技术人员共同做出了巨大努力，使得所有会议能够在非常艰难的时期按照工作计划召开。

2020年在铁组委员会进行了下列会晤：

——2020年2月26日，印度共和国驻波兰共和国大使馆一秘帕里克沙特·卡丹先生访问了铁组委员会，与铁组委员会副主席就相互合作可能性的问题进行了会谈；



——2020年11月19日，铁组委员会主席安东诺维奇·米罗斯拉夫先生与大韩民国驻波兰共和国特命全权大使宋美娜女士进行了会晤。大使在会晤期间对于大韩民国在2018年加入铁组成员一事感到欣慰，并且提议2021年在疫情允许采用面对面形式举行部长会议时在大韩民国首尔市举行铁组第四十九届部长会议；

——2020年12月15日，铁组委员会主席安东诺维奇·米罗斯拉夫先生与国际铁路运输政府间组织秘书长沃尔夫冈·库珀先生采用视频通讯形式进行了工作会谈，会谈期间双方商定继续两组织之间的共同工作、继续开展共同工作组的工作。并指出，宜修订2003年版的《共同观点》、尤其重视与联合国欧洲经济委员会合作相关的问题。

鉴于新冠疫情的复杂情况，铁组委员会采取了积极措施，以防止新冠病毒COVID-19的传播。在所有行政和后勤工作方面，编制了具体应对方案，旨在保护工作人员并对场所消毒。购买了专业手部消毒用品和医用温度测量仪，且工作人员已转为远程办公模式。并给出建议：取消所有原有计划的出差和旅程、仅在必要时进入办公楼、佩戴个人医用口罩并将工作人员之间以及楼层和办公场地之间的接触降低至最小程度。在严格遵守卫生防疫制度的条件下，铁组委员会办公楼内办公室工作人员和会计保证铁组委员会必要、不间断的技术行政工作，翻译完成同声传译。



罗马尼亚铁路的双层旅客列车（摄影者：马列克·格拉弗）



## 5.2 出版活动

2020年，根据工作计划出版了《铁组通讯》杂志。出版了4期单刊和1期（第3-4期）合刊的英文、中文和俄文版，前两期杂志出版的总份数为3300份，每期均采用三种语言出版，而3-4期、5和6期出版了2800份，这是由于很多国家为预防新冠肺炎疫情传播采取了限制措施，造成邮局工作中断，同时很多活动取消或转为视频会议形式，且很多工作人员采用远程办公。因此，编辑部对工作方式进行了调整，将电子版杂志发送给收件人。

在报告年度内，出版稿件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方面的工作情况。

需指出，铁组参加方和合作伙伴对于在《铁组通讯》上出版和在铁组网站上发表文章和材料，以及在信息协作和经验交流方面开展合作的兴趣逐年增长，因此铁组会议和活动的资料数量也相应增加。

2020年8-9月，根据波兰共和国基础设施部和波铁方面寄送铁组委员会的信函，对铁组各成员进行了问询，明确了对铁组杂志和铁组其他印刷材料的需求量，并确定了以电子形式发送期刊的电子邮件地址。

2020年，《铁组通讯》按照订阅情况并根据亚欧大陆各国铁路出版物免费交换的办法寄送铁组成员国各部委和各路、铁组观察员和加入企业、国际组织和个人。在交通运输领域各种国际活动期间分发印刷材料。继续与铁组成员国和观察员的出版社和科技出版机构就信息交换问题开展合作，包括：“白俄罗斯铁路人”、“Bahnfachverlag”（德国）、“汽笛声”、“俄铁-伙伴”、“欧亚新闻”、“世界铁路”、“交通运输世界”、“创新运输”、铁路教育教学中心、国际“金马车”奖组委会（俄罗斯）、RailwayPro（罗马尼亚）等。

除杂志出版外，还开展了下列工作：

- 制作并布置了铁组移动展台（“铁组铁路走廊”、“2020年铁组领导机关会议总结”）；
- 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；
- 编制了《2019年铁组工作报告》，将其上传至铁组网站并以俄文、中文和英文形式印制出版；
- 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2019年铁路行业统计资料简报》；
- 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；
- 编辑部工作人员继续管理俄文、中文和英文的铁组网站并参加了其现代化升级的工作。

编辑部工作人员及编委会成员参加了铁组领导机关会议——第四十八届部长会议和第三十五次总局长会议、铁组各工作机构会议，以及其他国际组织和合作伙伴以面对面形式和视频会议形式举办的各项活动。

2020年，继续与铁盟术语小组开展共同工作，在该工作框架内于2020年3月份在巴黎举行了工作会晤，《铁组通讯》杂志总编辑参加了该会晤。同时，一年内还以视频会议形式举行了五次工作会晤。在会晤过程中，研究了编制并完善纸版和电子版的铁路领域专题（RailLexic，道岔和道口等）字典、术语的标准化、开发术语管理软件，以及在工作中实际使用电子字典等问题。

编辑部代表在与铁盟开展合作的框架内参加了上述小组的工作，上述小组目前在编制铁路领域专题词表，并对铁路各领域国际合作中翻译成工作语言时采用的术语进行汇总和统一。



## 铁组成员参加铁组现行协定和条约的情况 (截至2021年3月1日)

序号	国家名称	总局长会议成员简称	参 加								
			国际客协	国际货协	国际客价协约	国际货价协约	统一货价协约	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	吉尔吉斯共和国	吉铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
14	拉脱维亚共和国	拉铁	是	是	否	是	是	是	是	是	是
15	立陶宛共和国	立铁	是	是	否	是	否	是	是	是	否
16	摩尔多瓦共和国	摩铁	是	是	否	是	是	是	是	是	是
17	蒙古国	蒙铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
18	波兰共和国	波铁	是	是	否	否	否	是	是	是	是
19	俄罗斯联邦	俄铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
20	罗马尼亚	罗铁	否	否	否	否	否	否	是	是	否
21	斯洛伐克共和国	斯铁	是	是	否	否	否	否	是	是	是
22	塔吉克斯坦共和国	塔铁	是	是	是	是	是	是	是	是	否
23	土库曼斯坦	土铁	是	是	是	否	否	否	否	否	否
24	乌兹别克斯坦共和国	乌(兹)铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
25	乌克兰	乌(克)铁	是	是	是	是	是	否	是	是	是
26	捷克共和国	捷铁	是	否	否	是	否	否	否	是	否
27	爱沙尼亚共和国	爱铁	是	是	是	是	是	是	是	是	是
	<b>参加方共计</b>		<b>24</b>	<b>25</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>15</b>



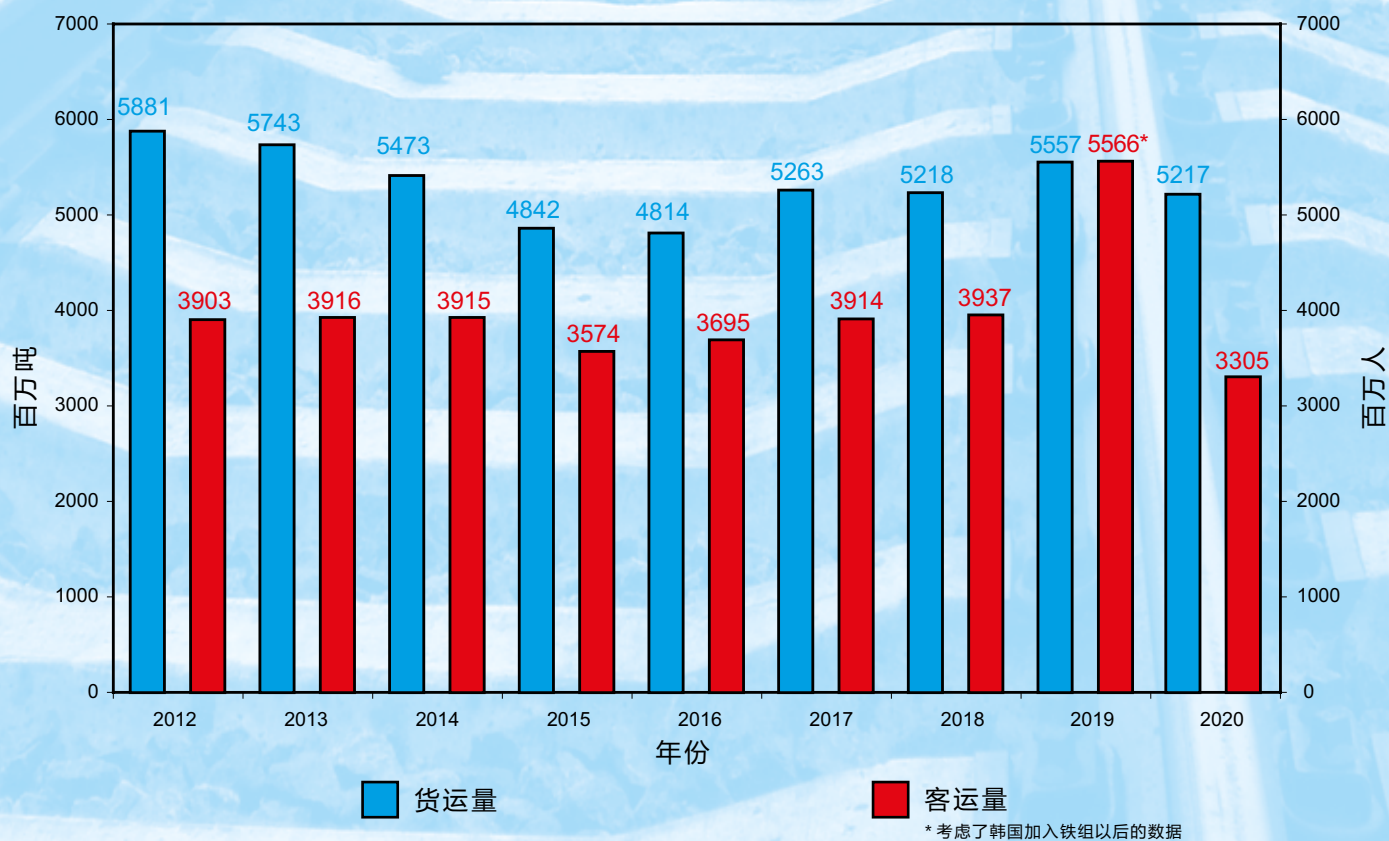




### 铁路网营业里程和电气化铁路里程趋势图



### 客货运量趋势图







ООО "Euro Rail Cargo"



МОНГОЛЫН ТӨМӨР ЗАМ



AXTONE

