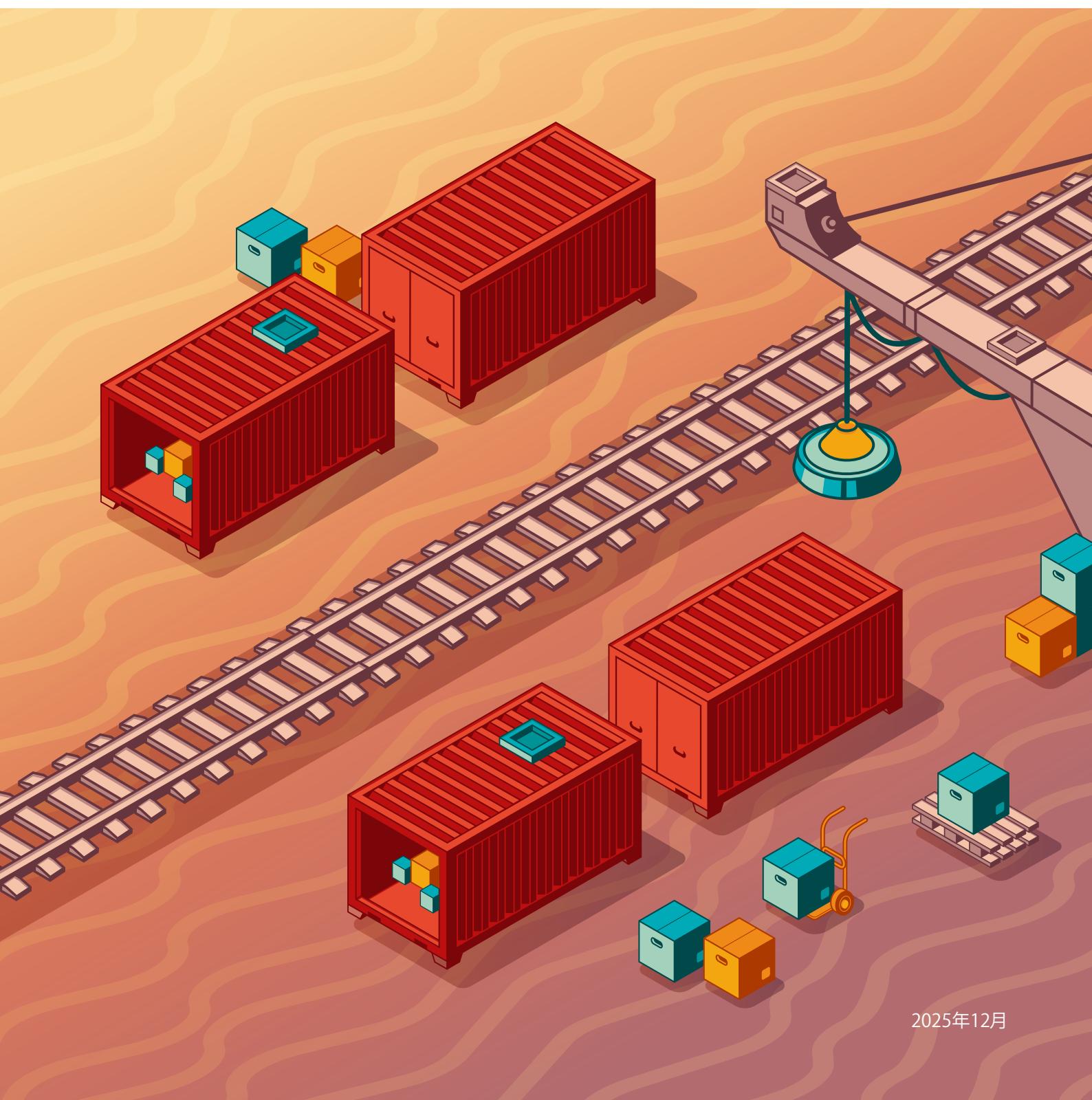


# 往中国发送集装箱铁路运输国家补贴： 经验、现状和发展前景



# 目录

导言	2
中国集装箱运输发展内容	3
取消集中补贴对中欧铁路集装箱运输动态的影响	5
中国国家铁路补贴先进新模式的特点	7
政府补贴的主要类型	10
政府补贴铁路运输的前景	19
结论	21

# 导言

自2012年以来，中国实施分散的铁路货运补贴制度，旨在刺激重庆、四川、湖北和河南等西部和中部省份的出口。重点是开发通往欧洲的跨欧亚航线，作为海上运输的替代方案，使偏远地区能够融入全球物流链。

补贴有两种形式：对货主的直接支持和对铁路运营商的间接措施。从而补偿了铁路运输相对于海运的高成本，并刺激了出口导向型集装箱运输的增长。

2021年，铁路系统面临超载：不断增长的需求、有限的运力和加强的边境卫生检查造成了严重的物流拥堵。这迫使当局将重点从补贴转向解决基础设施瓶颈和流程数字化。2021年，国家发展与改革委员会（发改委）**颁布**，2022年将是中国铁路运输集中补贴的最后阶段。

补贴的削减分阶段进行。在2018年的高峰期，补贴覆盖了近50%的“经济合理性”运输成本（约1万美元），相当于每个40英尺集装箱约5000美元。在随后的几年里，支持率逐渐下降。

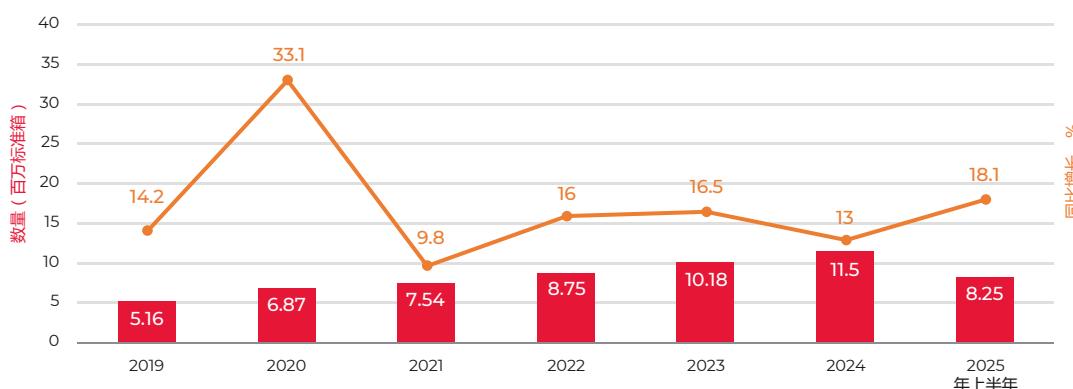
中国对集装箱运输的集中补贴于2023年停止，但在区域层面上，一些省份，特别是在战略举措和物流基础设施发展方面，继续提供支持。这类补贴的数额和条件可能因地区和具体项目波动。

# 中国集装箱运输发展内容

中国集装箱铁路运输在“一带一路”倡议的实施和国家现代化交通运输体系建设中占有重要的战略地位。它们的发展是中国政府有针对性的政策的结果，政府不断刺激铁路运输的增长，以减轻公路运输网络的负担，提高物流的速度和经济效益，并在运输行业推广环保解决方案。与海运相比，集装箱列车，尤其是向西、向欧洲的集装箱列车，展示出持续的优势，交货时间平均是海运的三到五倍。

2025年上半年，中国铁路货运量达19.8亿吨，同比增长3%，日均装车18.24万列，增长4%。中国铁路基础设施的发展对一些地区，特别是西部和中部的铁水联运格局的形成发挥了关键作用。这在多式联运集装箱运输领域的增长动态上有所体现：达到了825万标准箱，较2024年上半年增长18.1%。总体来看，2019年至2025年上半年，中国铁水多式联运保持稳定高速增长，平均增长17.2%。

## 集装箱铁水多式联运量动态



资料来源：作者根据中华人民共和国国务院统计整理

中国运输政策的优先事项之一是形成环保可持续的物流系统。实现碳中和的愿望进一步增强了铁路和集装箱多式联运在中国物流中的作用。个别省市，如上海、苏州、重庆、广州、西安和大连等主要经济和港口中心，在集装箱运输的发展中发挥着主导作用。正是它们，形成了中国的主要货物流动，并确保了国内市场与国际物流链的一体化。集装箱化的增长刺激了中国以外，即欧亚航线沿线的伙伴国家，运输基础设施的现代化。在集装箱铁路运输发展的背景下，连接中国和欧洲联盟的横贯大陆航线尤为重要。2011年至2021年间，中欧班列开行数量增长了近900倍，从每年17列增加到超过1.5万列。

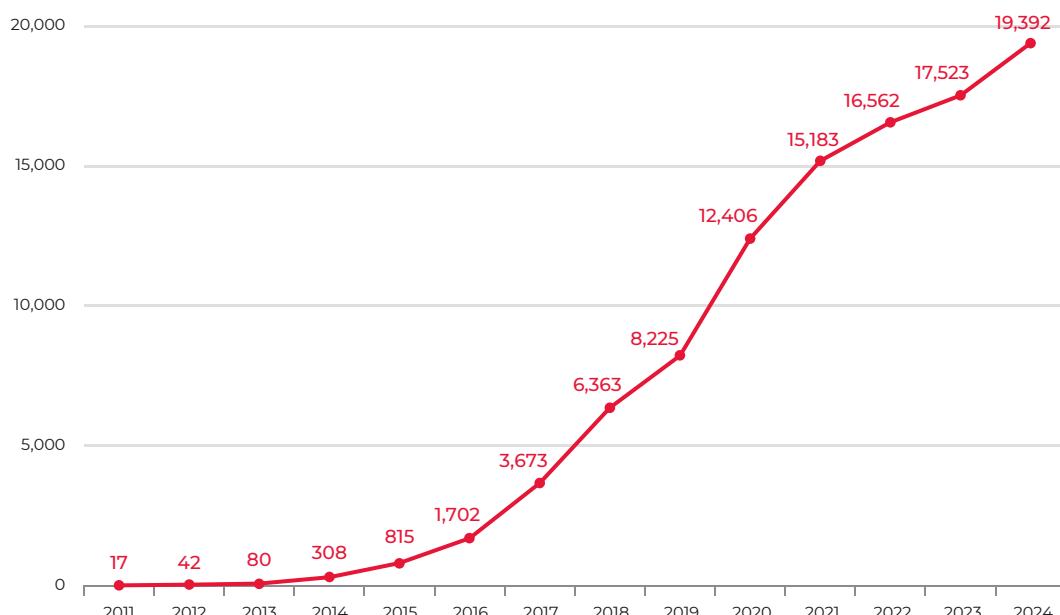
由于线路稳定，即使在制约因素的背景下，铁路运输需求仍保持增长。这些因素包括与更优惠的海运运费竞争、致使过境量减少的运输路线的多样化；货流持续不平衡（东西不对称和空载里程增加）；基础设施限制（包括维修工作、机车和机车乘务员短缺），以及对国际形势和欧亚经济联盟-中国边境货物装卸效率的高度依赖。

# 取消集中补贴对中欧铁路集装箱运输动态的影响

自2011年首条重庆至杜伊斯堡(德国)航线开通以来,年航班数量从17列增加到2024年的1900多列,运输总成本从2016年的80亿美元增加到超过580亿美元。运输货物品种扩大到53类5万多种,其中高新技术和机械制造类产品明显占优。

2024年中欧方向运输总量<sup>1</sup>为207万标准箱<sup>1</sup>,比上年增长9.2%。列车总数中,10546列向西,8846列向东,往中国。

## 2011-2024年中欧航线列车数量动态



资料来源:作者根据[New Silkroad Discovery](#)数据整理。

截至目前,已有128座中国城市参与了与欧洲26个国家的229个城市和11个亚洲国家的100多个城市的铁路联运。

<sup>1</sup> 中欧方向的中方统计中,还考虑了经俄罗斯和白俄罗斯的运输。

西安确认了其最大的物流枢纽地位，发送列车3 849列，同比增长12.1%。其次是成都(2285列)、重庆(2059列)、郑州(2052列)。该四座城市仍然是向欧洲发货的主要出发地。

有意思的是，四个主要物流中心中有三个位于积极发展过境货运基础设施的中国西部。位于中东部的郑州是个特例。

因此，取消集中补贴对中欧铁路运输总量没有显现出明显的负面影响。相反，指标显示出持续的积极势头。

这些数据表明，中国托运人总体上已经适应了新的现实。集中补贴计划完成后，运输量的增长主要是凭借了大陆过境路线的成熟和竞争力。中欧航线的吸引力现在不仅取决于价格，还取决于其基本优势，即速度和可靠性。

完成政府对欧亚过境的支持后，国家层面对运营商的直接财政援助量大幅减少。与此同时，中国的重点省份和物流枢纽保留了有限的扶持形式（主要针对由地区和市政预算资助的基础设施项目）。因此，补贴制度部分从运输量补偿机制转变为促进交通基础设施长期发展的模式。

因此，在获批的《四川省中欧班列枢纽体系建设三年行动计划》框架下，主要目标是要实现到2027年建成以成都为中心、连接130多座海外城市的高效能枢纽体系；改造火车站和码头，发展物流园；数字化；拓展欧洲、中亚、东南亚、非洲等国际航线；物流基础设施与工业和贸易活动相结合。

# 中国国家铁路补贴先进新模式的特点

中国目前的补贴模式已呈现出针对性和地区差别化的特点。在前一阶段，主要任务是几乎从零开始创建货流，主要工具是对每个集装箱进行统一的“地毯式”支付。这一机制可谓是一种旨在启动和普及航线的“蛮力”工具。如今，支持基于更复杂和更有针对性的机制。

区域扶持从直接补贴的性质转变为对运输网络某些区域的能力和互联互通能力提升的投资。

值得注意的是，虽然目前对集装箱铁路和多式联运的补贴形式上大多局限于中国个别省份或地区，但其影响甚为广泛。这些措施形成了内部物流链，确保将货物运送到国际航线的枢纽。

除了支持国内和出口导向型运输外，国家支持的更全面目标包括将支持与“铁路加海运”多式联运计划的发展联系起来，旨在为将中国打造成欧亚空间的大型过境地区奠定基础。

这在过境省份的例子中尤为明显，它们的“铁路+海运”多式联运计划与向欧洲和东南亚的出口量相关联。位于中国中部的武汉（湖北省）没有直接的出海口，但由于多式联运走廊的发展，它已成为东西轴线上的支撑枢纽，通过中国内陆省份，将欧洲与太平洋港口连接起来。

## 中国主要港口和武汉市



资料来源：[海燕物流](#)。

## 中国铁路网



资料来源：[China Railway Map](#)。

**34条国际多式联运航线**经湖北省，其中：

- 武汉—钦州—东南亚(可将货物从武汉经铁路送至钦州港，在钦州港转运至海运，之后前往东南亚国家)；
- 武汉-宁波(例如，2023年4月，由WAE Logistics公司启动了杜伊斯堡—阿拉山口—武汉—宁波港—基隆港(台湾)多式联运航线，同时杜伊斯堡至基隆港的总海运时间约为30天，比传统海运快约14天)；

- 武汉—厦门—泰国；
- 欧洲-武汉-香港；
- 日本-武汉-欧洲/蒙古。

近年来，湖北省和武汉市投资了约80亿元人民币(11.2亿美元)用于多式联运(主要是“铁路+海运”)，此外还吸引了超过100亿元人民币(14亿美元)的个人投资。

湖北省的经验表明了，“铁路+海运”多式联运方案是如何将内陆省份转变为国际运输走廊的活跃部分。

## 政府补贴的主要类型

大型补偿机制在一定程度上失去了意义，取而代之的是规模更小、更有针对性的激励形式，如有针对性的奖励基金、参与区域计划、提供个人税收优惠，以及对基础设施或多式联运项目发展的补贴。

值得注意的是，目前的国家补贴水平与统一补贴制度以前提供的支持程度无法相提并论。但是，合理组合运用这些措施，企业仍然可以获得一定的支持。

对铁路运输最常见的补贴类型是直接支付以标准箱、吨或公斤计算的运量。因此，在广东，每标准箱的费用约250-350元(35-39美元)，在上海 -289-400元(41-56美元)，在荆州从200元到1200元(28-168美元)不等，在武汉-每标准箱1000元(140美元)，在广西-800-1200元(112-168美元)，在天津- 近1000元(140美元)，使用“一单制”模式还有额外奖金，在云南，每吨最高支付100

元(14美元),每公斤最高支付2.5元(0.35美元),此外,还有数量增长奖金<sup>2</sup>。

另一个重要的支持类别是铁路费率折扣。例如,在河南省,特定货物的费率减少至30%,在陕西实施15%-35%的折扣,在湖南省的个别走廊上关税降至59%。

在物流枢纽区域内,广泛施行“最后一英里”补偿和运营服务,旨在降低集装箱在港口和铁路站之间移运的成本。在上海,铁路-港口运输补贴为每标准箱130-180元(18-25美元),在贵州,运营服务费用全额抵偿,在云南,所有短途运输(10公里以内)都可以报销。

长期以来,中欧班列线路上铁路物流的关键问题在于货流严重不平衡。除其他因素外,这种情况是由于国家补贴结构造成的,这种补贴主要刺激了中国的出口。如今,一些省份对回到中国的回程运输提供税收优惠。在江苏省,从欧洲反向向中国进口货物的企业可以从税基中扣除通过中国境内的铁路运输费用。例如,2024年3月,免征了江苏水之谷生物科技有限公司进口1800吨葵花籽油超过15万元人民币(2.1万美元)的税费。

在西安,向经铁路从欧洲接收货物的进口商也实行税收减免政策。西安市海关允许企业从进口货物的完税价格中扣除国内段(从中国边境到西安)的运费。

为简化程序,海关制定了按距离比例分摊总运费的计费方案。2024年第一季度103家企业享受到了该措施带来的福利,预计所有参与者每年可节省5324万元人民币(746万美元)。此外,运用运输量增长挂钩的一次性付款和模式,以刺激新线路开通和现有航线的扩张。在福建,每年至少完成36个航班的企业,每条航线可获得2-300万元人民币(280-42.1万美元)补贴;在广西,实施每趟列车有5万/4

<sup>2</sup> 所列数据基于公开信息来源,仅供参考。实际支付金额取决于许多因素,可能与上述值不同。

万/3万元人民币(4200/5600/7000美元)的三年支付阶梯制度，并为国际航线的大型运营商的销量增长支付奖金和高达300万元人民币(42万美元)的一次性奖金。

最后，值得注意的是，发展高附加值的运输细分。四川省补贴高铁运输，云南、广西重点发展冷链物流，这些举措反映出各地致力于发展高附加值、对配送时效要求更高的货物服务。

## 中国铁路补贴区域与省份分布图



资料来源：作者提供。

表1.  
中国各省现行铁路补贴方案

省份	类型	交通类型	补贴的条件和数额	有效期
广东	按量补贴	内部铁路	广东省内铁路运输: 250元(35美元)以内/标准箱 广东省外铁路运输: 350元(49美元)以内/标准箱 总预算: 1亿元人民币(1403万美元)  补贴提供给年运输量不低于300标准箱的承运人。	2025年2月14日至2026年1月21日
福建	开通航线、数量和运量补贴	国际多式联运 铁路+海运	在一年内不少于36个航班的情况下,企业可就新开通的往菲律宾、香港、澳门或台湾航线,每条航线获得200万元人民币(280 600美元)补贴。  就运营其他国际航线且完成不少于36个航班(每年总计不少于4000个标准箱)每家企业每条航线可获得300万元人民币(420 900美元)。  就数量增长,提供了个别类型的补贴和补偿。	2023年至2025年12月31日
厦门港	港口与铁路终点站之间的路线长度和“最后一英里”运输补贴	内部铁路+海运多式联运	提供给经厦门港铁海集装箱运输的运营商,前提是运输量1000个标准箱起: <ul style="list-style-type: none"><li>• 400公里以内,-每个标准箱100元(14美元);</li><li>• 400公里(含)至1000公里,或400公里以内的省际运输—每个标准箱300元(42美元);</li><li>• 1000公里(含)至2000公里—每个标准箱400元(56美元);</li><li>• 2000公里以上,-每个标准箱600元(84美元);</li><li>• 港口和火车站之间的短途转运—每个标准箱180元(25.2美元)。</li></ul>	自2023年11月29日至2025年12月31日
浙江	宁波实际运输补贴	内部铁路+海运多式联运	给予每年经宁波港完成2000个标准箱(装载集装箱)铁海集装箱运输的运营商补贴,每个标准箱不超过135元人民币(19美元)。  市预算每年固定6000万元人民币(840万美元)作为基本补贴金额。如果申请的付款总额超过该基数,则“超额”将共同承担:30%由预算承担,70%由宁波舟山港股份有限公司承担。  任何超过135元/标准箱的付款仅由宁波舟山港股份有限公司。	自2024年1月1日至2026年12月31日
嘉兴	按量补贴	内部和国际铁路+海运多式联运	对在嘉兴从业一年以上、经铁路-海运方案运输的本地生产商或出口商的集装箱货物,以及货物唯一原产地企业,给予每标准箱130元(18美元)的补贴。  补贴申请每年通过“96871”在线平台分别在1月和7月提交两次。	自2025年1月1日至2027年12月31日

<b>上海</b>	<b>按量补贴</b>	内部铁路+海运多式联运	在长三角的一些航线上,如果航线运营超过两年或去年运输超过25 000个标准箱,补贴率将降至每标准箱289元(40.5美元)。  对于未达到该指标的路线,补贴为每标准箱340元(48美元)。  对于上海与重点外部地区(山东、河南、云南)之间的航线,每标准箱400元(56美元)。	2025-2026年
	<b>铁路车站与港口之间集装箱运输费用补偿</b>	内部铁路+海运多式联运	芦潮港火车站与港口集装箱堆场之间的交通补贴: <ul style="list-style-type: none"><li>• 对于重型集装箱-每标准箱180元(25.2美元);</li><li>• 对于空集装箱-每标准箱130元(18.2美元)。</li></ul>	2024年起生效
<b>江苏</b>	<b>回程运输费用的税收减免</b>	国际铁路	对通过中欧班列回程线路向中国进口货物的企业,从进口货物完税总价中扣除国内铁路运费  基本要求:必须单独申报铁路运输国内(中国)段的成本	无数据
	<b>过境集装箱运输补贴</b>	内部铁路+海运多式联运	通过铁水运输淮安新港的过境集装箱每标准箱200元人民币(28美元)  每位运营商每年最高获得250万元人民币(350 750美元)	自2022年10月1日至2025年9月30日
<b>湖北</b>	<b>多式联运枢纽建设或发展项目赠款</b>	国内和国际多式铁路+水路联运	成功通过国家审查并被公认为多级多式联运的每个项目一次性资助2000万元人民币(280万美元): <ul style="list-style-type: none"><li>• 针对运输基础设施和物流园的建设和现代化;</li><li>• 针对推动物流数字化,实施“一单制”制度;</li><li>• 针对降低费率;</li><li>• 针对发展出口导向型方向。</li></ul>	截止2027年
	<b>武汉市按量补贴</b>	国际铁路	对利用武汉港从事中欧班列国际集装箱运输的企业给予补贴:每标准箱1000人民币(140美元)。	截止2025年底
	<b>荆州市多式联运补贴</b>	国内多式铁水联运	向通过港口和铁路进行集装箱运输的物流公司提供补贴,前提是每季度运输量不少于200个标准箱。  补贴金额: <ul style="list-style-type: none"><li>• 根据“铁路+港口”方案:每标准箱800人民币(112美元);</li><li>• 当集装箱类型变化时(例如,铁路集装箱替换为海运集装箱,反之亦然):每标准箱1200人民币(168美元);</li><li>• 对于通过水路抵达的散装货物装入集装箱并通过铁路发送:每标准箱600人民币(84美元);</li><li>• 如果经铁路送达的集装箱在港口处理,之后水路发送:每标准箱200人民币(28美元);</li><li>• 对于荆州本地工业货物运往川渝省份:每标准箱800人民币(112美元);</li></ul> 总限额:每年不超过700万元人民币(98万美元)	自2024年1月1日至2025年12月31日

<b>重庆</b>	<b>补贴高速物流、某些类型的货物;促进统一运输单证发展</b>	国际铁路	<ul style="list-style-type: none"> <li>万州站中欧班列(亚洲)运输补贴</li> <li>对高速货运列车运输货物的补贴</li> </ul>	在计划实施框架下,截止2027年,提供补贴
		国籍多式联运	<ul style="list-style-type: none"> <li>经万州港区15万吨及以上集装箱大宗货物铁路运输补贴</li> <li>对于使用“一单制”机制(当一份文件涵盖海上和陆地部分时),每年支付不超过60万元(84 180美元),补偿不超过30万元(42 090美元)的贷款利息。</li> <li>西部陆海新通道运输货物的既定标准补贴<sup>3</sup></li> </ul>	
<b>湖南</b>	<b>直接费用补偿</b>	内部铁路+海运多式联运	<p>对于通过永州铁海联运发往全市各地的货物,如果当地公路运输超过50公里,给予30%的运输物流费用补贴。</p> <p>为支持通往中国西部地区的新航线,提供了300万元人民币(420 900美元)的物流补贴。</p>	补贴信息于2025年3月公布,未注明有效期
	<b>优惠费率和税收补偿</b>	国籍多式联运	<p>湘粤非铁路运输,费率下调59%。</p> <p>运输公司在经株洲物流中心形成货物批次时,获得税收补偿。</p>	补贴信息于2025年3月公布,未注明有效期
<b>贵州</b>	<b>以直接费用抵偿的形式补偿物流枢纽境内的运营服务成本</b>	国内和国际多式铁路+水路联运	货主和物流运营商的运营服务成本通过贵阳自贸区资金全额补偿。	截止2025年底
<b>河南</b>	<b>铁路运输优惠费率</b>	内部铁路	个别类型的货物(钢铁、谷物、化肥等)的铁路货运费率享受不超过30%的折扣	截止2025年12月31日
	<b>鹤山铁路货物运输补偿补贴</b>	国际多式联运 铁路+海运	<p>向江门北和盐田港之间使用进出口集装箱铁路运输的公司提供。</p> <p>规模:每标准箱200人民币(28美元);和每标准箱400元人民币(56美元),针对其他尺寸的集装箱-与40尺集装箱相同</p>	2024年7月12日至2027年6月30日
<b>陕西</b>	<b>西安市</b>	内部铁路	针对绥德北站(浩吉线车站除外)发往双龙、清华等方向,整车、20英尺集装箱运输煤炭,实施正常运价35%的优惠。	自2025年2月20日至3月31日
		内部铁路	乌鲁木齐至西安的集装箱运输可享受八五折的优惠。	自2025年3月1日至6月30日
	<b>减免经铁路接收欧洲进口货物的进口商的税收</b>	国际铁路	允许物流公司从总税基中扣除货物在中国境内(从边境到西安)的运输成本。	

<sup>3</sup> 西部陆海新通道(西部陆海新通道;英语:Yangtze River Delta)是多式联运贸易和物流路线,是中国“一带一路”倡议的关键组成部分。其主要任务是连接中国西部内陆地区与广西壮族自治区北部湾港口。自这里起,海上航线通向东盟国家和世界各地,今天连接着超过123个国家的约514个港口。

	<b>灵活的关税政策</b>	内部铁路	<ul style="list-style-type: none"> <li>对中国铁路西安集团管辖范围内的集装箱煤炭运输,实施25%-30%的优惠。</li> <li>从西安经中国发运的焦炭,可享受达30%的折扣。</li> <li>对中国铁路西安局集团辖区内集装箱运输的砂石,享受45%-58%的优惠。</li> <li>对某些领域的化肥品提供20-40%的折扣。</li> <li>在某些路线上集装箱运输的工业货物(工业盐、矿渣)享受40-57%的折扣。</li> <li>在个别路线上,40英尺集装箱的工业货物(润滑油、非金属)的铁路运输可享受40%的折扣。</li> <li>散装货物的闲置专用集装箱返回可享受95%的折扣。</li> <li>煤炭、钢铁、锌运输的综合物流服务可享受6%至50%的折扣。</li> </ul>	无数据
<b>黑龙江</b>	<b>建设和改造货运枢纽和物流园区的补贴</b>	国内多式联运	<p>补贴最高为项目成本的30%,每个项目最高3000万元人民币(420.9万美元)。</p> <p>针对以下项目提供补贴:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建设和改造列入区域发展规划的交通枢纽和物流园;</li> <li>建立仓库、停车场、货物装卸平台,购置多式联运转运设备,发展数字化。</li> </ul>	截止2025年12月31日
<b>四川</b>	<b>高铁快车运营商补贴</b>	内部铁路	<ul style="list-style-type: none"> <li>四川省境内高铁快件每公斤1元(0.14美元)</li> <li>省外(跨区域)高铁快件每公斤不超过1.8元(0.25美元)</li> </ul>	该措施于2024年11月12日公布,补贴期限未明确
	<b>南充支持多式联运</b>	多式联运(公路+铁路+海运)	<p>为使用“一单制”和“一个集装箱”机制、组织海运货物港口中转的物流企业提供。年货运量必须超过5万吨,额外增加每1万吨奖励1万元(1400美元)。单个企业最高奖励额度为15万元。</p> <p>如果通过港区铁路专用线进行跨港联运,线路所有者将获得每吨5元人民币(0.7美元)的报酬。</p>	自2025年8月1日起,为期两年
<b>云南</b>	<b>国际多式联运码头作业费用的定向补偿</b>	内部铁路	<p>全额报销从昆明城市群火车站发送国际货物的短途(10公里以内)集装箱运费</p> <p>补偿非企业因素(如海关检查)造成的货车和集装箱滞留费用</p>	自2024年10月1日至2025年9月30日

<b>运输量补贴</b>	内部铁路	冷链运输和鲜活农产品(含国际多式联运)补贴：	无数据
		<ul style="list-style-type: none"> <li>绿色通道沿线800公里或以上的路线<sup>4</sup>-每吨不超过100元人民币(18美元)</li> <li>对于“绿色通道”以外的路线-每吨不超过40元人民币(5.6美元)</li> </ul>	
		运输增长奖励：	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>如果六个月内路线的运输量增加并达到3 600吨，则一次性奖励100 000元人民币(14 030美元)：</li> </ul>	
		工业品补贴(煤炭、矿石、化肥、钢铁、有色金属等)：	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>出货量每年增加，则每吨不超过15元人民币(2美元)</li> </ul>	
		高速铁路运输补贴(六节及以上列车)：	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>省内快递-每公斤不超过1元人民币(0.14美元)</li> <li>2400公里以内的区域间运输-每公斤最高2元人民币(0.28美元)</li> <li>超过2400公里-每公斤最高2.5元(0.35美元)</li> </ul>	
<b>广西 铁路运输补贴</b>	内部铁路	南宁—北部湾港方向：	截止2025年12月31日
		每标准箱800元人民币(112美元)；年运输量应达到5000标准箱，年增长率为20%或以上	
<b>国际铁路货运补贴</b>	国际铁路	南宁—大湾区(粤港澳)方向：	截止2025年12月31日
		每标准箱1200元人民币(168美元)；年运输量应达到2500标准箱，年增长率为20%或以上	
		年运量不少于250列，应形成稳定的国际物流通道。	
		根据以下计划，向以南宁周边为出发地或目的地的航线的物流公司提供最长三年的财政支持：	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>第一年：每列50 000元人民币(7 015美元)；</li> <li>第二年：每列40 000元人民币(5 612美元)；</li> <li>第三年：每列30 000元人民币(4 209美元)；</li> </ul>	

<sup>4</sup> “绿色通道”(中文绿色通道)是指收费公路上为符合要求的鲜活农产品运输车辆使用的专用车道。“绿色通道”的使用确保了快速移动，并提供了交通费优惠，是国家支持农业部门和农产品物流的重要措施。

	<b>组织经北部湾港口铁路+海运多式联运的补贴</b>	国际多式联运 铁路+海运	降低运费补贴 运输量增长补贴,公式如下: $\text{当年奖励} = (\text{当年运量}/\text{去年运量}) \times \text{去年奖励金额}$ 冷藏集装箱运输补贴,金额为500元人民币(70美元)/每FEU  在广西组织集装箱运输并经营北部湾港国际航线一年以上的大型国际公司,可获得300万元人民币(42.09万美元)的一次性奖金。	该措施于2022年11月公布,补贴期限未明确
<b>天津</b>	<b>运输量补贴;促进统一运输单证的发展</b>	内部和国际铁路+海运多式联运	<p>装载集装箱的月平均运输量必须不少于500个标准箱。可以通过以下两种方式之一,确认运输量:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 连续三个月总量不少于1500标准箱;</li> <li>• 在三个月或以上的报告期内,平均月运输量不少于500个标准箱。</li> </ul> <p>通过天津港区的铁路站或专用通道进行运输。从车站到最近的港口码头的距离不应超过10公里。</p> <p>奖励金额取决于地区:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 京津冀:每标准箱不超过400元人民币(56美元);</li> <li>• 山西河内蒙古:每个标准箱不超过600元人民币(84美元);</li> <li>• 山东、河南、陕西、甘肃、宁夏、青海:每标准箱不超过800元人民币(112美元);</li> <li>• 东北三省、新疆等地区:每标准箱不超过1000元人民币(140美元)。</li> </ul> <p>对于外贸运输使用“一单制”机制,每标准箱额外补贴1000元人民币(140美元)。</p> <p>同一运输走廊的年度补贴总额不得超过400万元人民币(56万美元),不包括“一单制”奖金。</p>	自2023年1月1日至2027年12月31日

资料来源:该表由作者根据公开来源的数据编制(中华人民共和国政府门户网站和媒体的出版物)。

# 政府补贴铁路运输的前景

未来几年，补贴政策将不再围绕补偿中欧铁路运输的直接成本制定，而是基于注重技术更新和提高铁路行业竞争力的战略方针。

实施类似措施可以追溯湖南省的例子，**该政府正在实施综合措施**，以刺激该细分。

支持体系的核心是直接融资工具。省政府设立了两个专项基金，启动资金总额为25亿元，混合动力技术项目可从中获得支持。

除了直接融资外，该省还通过税收优惠，提供了一系列强有力的间接补贴。该领域的企业有权享受研发费用加计扣除、高新技术企业所得税率降至15%、环保节能设备投资税收抵扣，以及增值税退税机制。

然而，这些措施并不局限于财政激励。当局正在创造有利的市场环境并刺激对高科技列车的需求。政府在混合动力机车制造商和需要更新其车队的大型国有企业之间充当中间人。

数字化转型将是同样重要的前景的矢量。目前，集中扶持主要集中在公路和水运数字化。**2024年4月**中华人民共和国财政部和交通运输部公布的一份文件可以作为一个例子，国家计划在三年内筛选约30个试点地区，资助重点公路和水路的数字化，且补贴达项目成本的40-60%。支持旨在引入物联网、大数据、人工智能和北斗导航系统，以增加通车能力，建立监测和应急响应系统，并形成统一的数据共享数字环境。

这一经验可被视为对适用于包括铁路在内的其他类型运输物流的通用模型的测试。在国际运输物流方面，重点将放在简化和统一程序上，例如在跨界业务中转向电子运输单证。

另一个主要优先事项是创建无缝运输系统，在该系统中，不同类型的运输作为单一机制运行。国家积极鼓励货流，特别是中长途货流，从公路运输转向更环保、更经济的“铁路+海运”方案。为实现这一目标，中国政府提出了基于“一单制”和“一箱制”原则的多式联运发展理念。因此，天津市已经在实施“一单制”补贴。该倡议旨在实际实施无缝物流：为整个运输签发物流过程所有参与者认可的单一的端到端文件，而不是多份分散的运单。

因此，国家支持的前景方向是从量变刺激到质变的转变。

# 结论

在积极刺激欧亚过境期间，各省可以补偿运营商最多一半甚至大部分的运输成本，包括对每个发货集装箱的固定付款，但现代补贴的规模与以前的直接支付方案无法相提并论。

目前，政府的支助按区域划分，旨在提高多式联运的效率、优化运营、建立可持续的物流走廊、支持高附加值运输，以及对路线发展、交通枢纽建设和特定运输方式的专门基础设施的长期投资。补偿运输费用的直接付款还在，但数额有限。

这一制度的综合效应有利于对产业的扶持。然而，有针对性的措施只涵盖个别成本要素或需要满足特殊条件。对运营商来说，这意味着从慷慨的补贴模式转向中欧集装箱铁路运输中政府支持逐渐淡出的环境。

实施国家支持措施的行政壁垒问题仍然是一个巨大的挑战。中欧回程交通补贴问题表明，即使有优惠，但该机制也不总是有效运作。在实践中，企业面临着诸多困难：运输成本通常被计算为国际和国内细分的总和，进口商无法通过凭证划分国内运输。由于缺乏客观的成本计算标准，这一措施的有效性可能会有局限性，但正如陕西省的例子所表明的那样，目前，正在积极开发并成功应用简化结算和通关程序的方法。

补贴的前景方向将集中在运输数字化转型、通过电子文件简化国际物流，以及包括以确保中国进一步成为东西方航线的过境枢纽为目的，发展多式联运。