

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СУБСИДИИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКОК В КНР: ОПЫТ, ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



— **Оглавление**

— **Введение**..... **2**

— **Контекст развития контейнерных перевозок в Китае**..... **3**

— **Влияние отмены централизованных субсидий на динамику железнодорожных контейнерных перевозок Китай — Европа**..... **5**

— **Характеристика новой современной модели государственных железнодорожных субсидий КНР**..... **8**

 Основные виды государственных субсидий.....11

— **Перспективы государственного субсидирования железнодорожных перевозок**..... **21**

— **Выводы**..... **23**

ВВЕДЕНИЕ

С 2012 года в Китае действует система децентрализованного субсидирования железнодорожных грузоперевозок, направленная на стимулирование экспорта из западных и центральных провинций страны, таких как Чунцин, Сычуань, Хубэй и Хэнань. Основное внимание уделялось развитию трансевразийских маршрутов в Европу как альтернативы морским перевозкам, что позволяло интегрировать отдалённые от побережья регионы в глобальные логистические цепочки.

Субсидии предоставлялись в двух формах: прямая поддержка грузовладельцев и косвенные меры для операторов железнодорожного транспорта. Это позволяло компенсировать высокую стоимость железнодорожных перевозок по сравнению с морскими и стимулировало рост экспортно ориентированных контейнерных потоков.

В 2021 году железнодорожная система столкнулась с перегрузкой: растущий спрос, ограниченная пропускная способность и усиленные санитарные проверки на границах создавали серьёзные логистические заторы. Это заставило власти сместить акцент с субсидирования на устранение инфраструктурных узких мест и цифровизацию процессов. В 2021 году Государственный комитет по делам развития и реформ (ГКРР) постановил, что 2022 год станет завершающим этапом предоставления централизованных субсидий на железнодорожные перевозки в Китае.

Процесс сокращения субсидий был поэтапным. На пике в 2018 году субсидии покрывали до 50% «экономически обоснованной» стоимости перевозки (примерно 10 тыс. долл.), составляя около 5 тыс. долл. на 40-футовый контейнер. В последующие годы доля поддержки поэтапно снижалась.

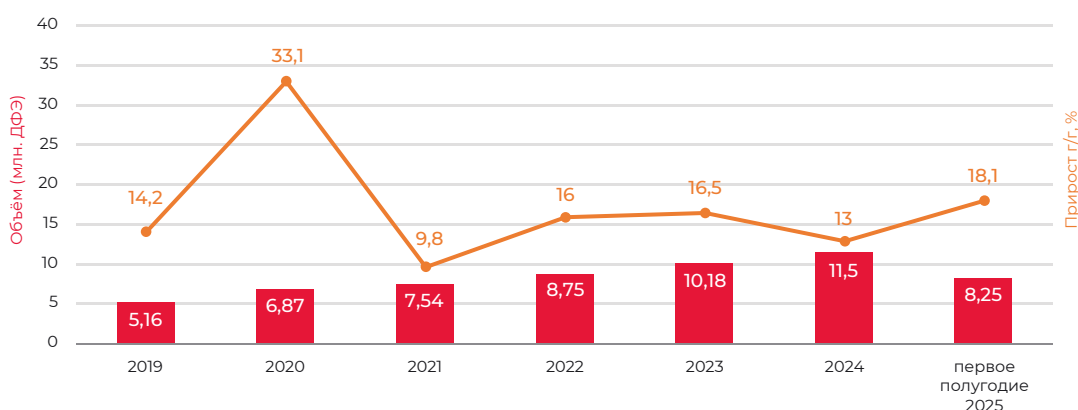
Централизованное субсидирование контейнерных перевозок в Китае было прекращено в 2023 году, однако на региональном уровне некоторые провинции продолжают предоставлять поддержку, особенно в рамках стратегических инициатив и развития логистической инфраструктуры. Размер и условия таких субсидий могут варьироваться в зависимости от региона и конкретных проектов.

КОНТЕКСТ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КИТАЕ

Контейнерные железнодорожные перевозки в Китае занимают стратегически важное место в реализации инициативы «Пояс и путь» и формировании современной транспортной системы страны. Их развитие — результат целенаправленной политики правительства КНР, которое последовательно стимулирует рост железнодорожных перевозок для разгрузки автотранспортной сети, повышения скорости и экономической эффективности логистики, а также продвижения экологических решений в транспортной отрасли. Контейнерные поезда, особенно в западном направлении, в Европу, демонстрируют устойчивое преимущество по срокам доставки по сравнению с морским транспортом — в среднем в три — пять раз.

Железнодорожные грузоперевозки в Китае за первое полугодие 2025 года достигли 1,98 млрд тонн, что на 3% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, при этом среднесуточное количество загруженных вагонов увеличилось на 4% и составило 182 400 единиц. Развитие железнодорожной инфраструктуры Китая сыграло ключевую роль в формировании схем железнодорожно-водных перевозок в ряде регионов, особенно на западе и в центре страны. Это выражается в динамике роста по направлениям мультимодальных контейнерных перевозок: они достигли 8,25 млн ДФЭ, показав прирост на 18,1% к первому полугодю 2024 года. В целом за период 2019 год — первое полугодие 2025 года мультимодальные железнодорожно-водные перевозки в Китае демонстрируют стабильно высокие темпы роста — в среднем 17,2%.

ДИНАМИКА ОБЪЁМОВ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНО-ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК



Источник: составлено автором на основе статистики Государственного совета КНР

Среди приоритетов китайской транспортной политики — формирование экологически устойчивой логистической системы. Стремление к достижению углеродной нейтральности приводит к дальнейшему усилению роли железнодорожных и мультимодальных контейнерных перевозок в логистике КНР. Ведущую роль в развитии контейнерных перевозок играют отдельные провинции и города — крупные экономические и портовые центры, такие как Шанхай, Сучжоу, Чунцин, Гуанчжоу, Сиань и Далянь. Именно они формируют основные грузопотоки страны и обеспечивают интеграцию внутреннего рынка с международными логистическими цепями. Рост контейнеризации стимулирует модернизацию транспортной инфраструктуры за пределами Китая, а именно в странах — партнёрах по евразийским маршрутам. Особенно важными в контексте развития контейнерных железнодорожных перевозок являются трансконтинентальные маршруты, связывающие Китай с Европейским союзом. В период с 2011 по 2021 год количество поездов по маршруту Китай — Европа выросло почти в 900 раз — с 17 до более чем 15 000 составов в год.

Благодаря стабильности маршрутов рост спроса на железнодорожные перевозки сохранялся даже на фоне сдерживающих факторов. К подобным факторам относились конкуренция с удешевившимся морским фрахтом и диверсификация транспортных путей, приводящие к снижению транзитных объёмов; устойчивый дисбаланс грузопотоков (асимметрия Восток — Запад и рост порожнего пробега); инфраструктурные ограничения (включая ремонтные работы, дефицит локомотивов и локомотивных бригад) и высокая зависимость от международной конъюнктуры и эффективности обработки грузов на границе ЕАЭС — Китай.

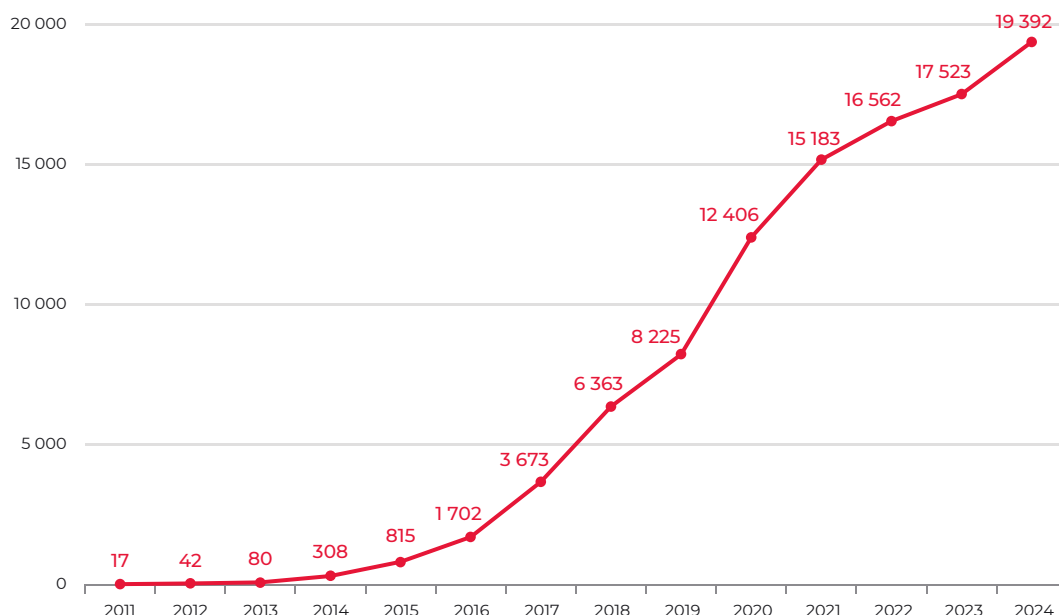
ВЛИЯНИЕ ОТМЕНЫ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ СУБСИДИЙ НА ДИНАМИКУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ — ЕВРОПА

С момента запуска первого маршрута из Чунцина в Дуйсбург (Германия) в 2011 году число рейсов в год выросло с 17 до более 19 000 поездов в 2024 году, а общая стоимость перевозок — с 8 млрд долл. в 2016 году до более 58 млрд долл. Номенклатура перевозимых грузов расширилась до более чем 50 тыс. наименований по 53 категориям, с заметным преобладанием высокотехнологичной и машиностроительной продукции.

Общий объём перевозок по направлению Китай — Европа в 2024 году составил 2,07 млн ДФЭ¹, увеличившись на 9,2% по сравнению с предыдущим годом. Из общего числа поездов 10 546 отправились на запад, а 8 846 — в обратном направлении, в Китай.

¹ В китайской статистике по направлению Китай — Европа учитываются также перевозки, проходящие через Россию и Белоруссию.

ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА ПОЕЗДОВ ПО МАРШРУТУ КИТАЙ — ЕВРОПА, 2011–2024 ГГ.



Источник: составлено автором на основе данных [New Silkroad Discovery](#).

На сегодняшний день 128 китайских городов участвуют в железнодорожном сообщении с 229 городами в 26 странах Европы и более 100 городами в 11 азиатских странах.

Сиань подтвердил статус крупнейшего логистического узла, отправив 3 849 поездов — на 12,1% больше по сравнению с предыдущим годом. За ним следуют Чэнду (2 285 поездов), Чунцин (2 059) и Чжэнчжоу (2 052). Эти четыре города остаются ключевыми пунктами отправления грузов по направлению в Европу.

Интересно, что три из четырёх ведущих логистических центров расположены в западной части Китая — регионе, который активно развивает инфраструктуру для транзитных грузоперевозок. Исключение — Чжэнчжоу, находящийся в центрально-восточной части страны.

Таким образом, заметного негативного влияния отмены централизованных субсидий на общие объёмы железнодорожных перевозок между Китаем и ЕС не наблюдается. Напротив, показатели демонстрируют сохранение положительной динамики.

Эти данные указывают на то, что китайские грузоотправители в целом адаптировались к новой реальности. Рост объёмов после завершения программы централизованного субсидирования объясняется прежде всего зрелостью и конкурентоспособностью континентальных путей транзита. Привлекательность направления Китай — Европа теперь определяется не только ценой, но и фундаментальными преимуществами — скоростью и надёжностью.

После завершения государственной поддержки евразийского транзита на федеральном уровне объём прямой финансовой помощи операторам существенно сократился. В то же время ключевые провинции и логистические хабы Китая сохранили ограниченные формы поддержки, направленные преимущественно на инфраструктурные проекты, финансируемые из региональных и муниципальных бюджетов. Таким образом, система субсидирования частично трансформировалась от механизма компенсации за объёмы перевозок к модели стимулирования долгосрочного развития транспортной инфраструктуры.

Так, в рамках утверждённого [«Трёхлетнего плана действий по строительству узловой системы China-Europe Express в провинции Сычуань»](#) основными целями заявлены создание к 2027 году высокоэффективной узловой системы с центром в Чэнду, связанной с более чем 130 зарубежными городами; модернизация железнодорожных станций и терминалов, развитие логистических парков; цифровизация; расширение международных маршрутов в Европу, Центральную Азию, Юго-Восточную Азию и Африку; интеграция логистической инфраструктуры с промышленной и торговой деятельностью.

ХАРАКТЕРИСТИКА НОВОЙ СОВРЕМЕННОЙ МОДЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СУБСИДИЙ КНР

Современная модель субсидирования в Китае приобрела целевой и регионально дифференцированный характер. На предыдущем этапе основная задача состояла в создании грузопотока практически с нуля, и основным инструментом выступали унифицированные «ковровые» выплаты за каждый контейнер. Данный механизм можно охарактеризовать как инструмент «грубой силы», направленный на запуск и популяризацию маршрутов. Сегодня поддержка основывается на более сложных и таргетированных механизмах.

Региональная поддержка утрачивает черты прямых дотаций и приобретает характер инвестиций в повышение пропускной способности и взаимосвязанность отдельных участков транспортной сети.

Примечательно, что хотя большинство действующих субсидий на контейнерные железнодорожные и мультимодальные перевозки формально ограничены рамками отдельных провинций или регионов Китая, их влияние значительно шире. Эти меры формируют внутренние логистические цепочки, обеспечивающие подвоз грузов к узлам международных маршрутов.

Помимо поддержки внутренних и экспортно ориентированных перевозок более комплексные цели государственной поддержки предполагают привязку поддержки к развитию мультимодальных схем «железная дорога плюс море» и нацелены на формирование основы для превращения Китая в крупный транзитный регион на евразийском пространстве.

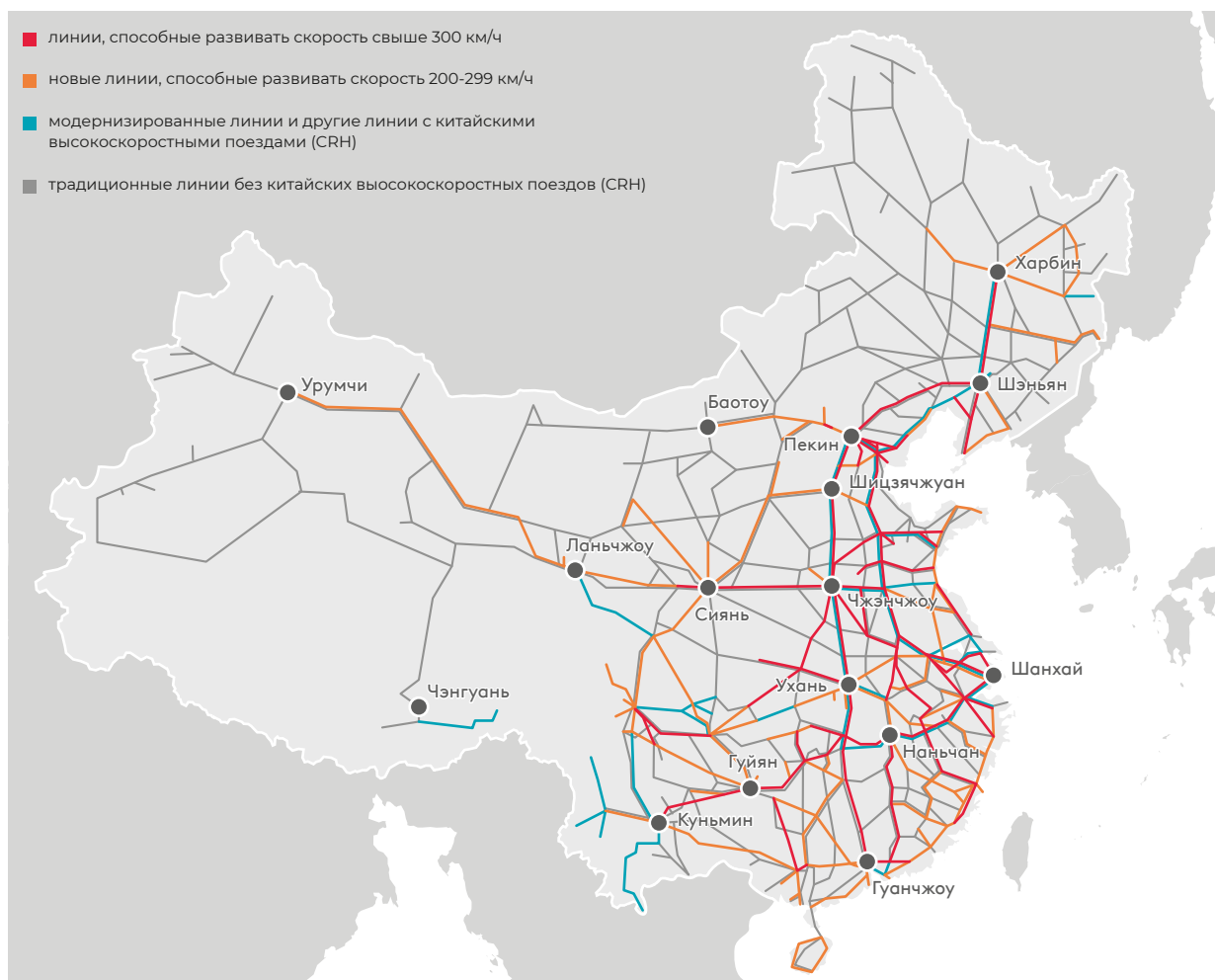
Особенно это заметно на примере транзитных провинций, где мультимодальные схемы «ж/д + море» связаны с экспортными потоками в направлении Европы и Юго-Восточной Азии. Расположенный в центре страны Ухань (провинция Хубэй) не имеет прямого выхода к морю, однако за счёт развития мультимодальных транспортных коридоров он превратился в опорный узел на оси Запад — Восток, связывая Европу с портами Тихоокеанского бассейна через внутренние провинции Китая.

ОСНОВНЫЕ КИТАЙСКИЕ ПОРТЫ И ГОРОД УХАНЬ



Источник: Чайка Логистикс

СЕТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КИТАЯ



Источник: [China Railway Map](#)

Через провинцию Хубэй проходит 34 международных мультимодальных маршрута, среди которых:

- Ухань — Циньчжоу — Юго-Восточная Азия (позволяет направлять грузы по железной дороге из Уханя в порт Циньчжоу, где они перегружаются на морской транспорт и далее следуют в страны Юго-Восточной Азии);
- Ухань — Нинбо (например, в апреле 2023 года компанией WAE Logistics был открыт мультимодальный маршрут Дуйсбург — Алашанькоу — Ухань — порт Нинбо — порт Цзилун (Тайвань), при этом общее время доставки из Дуйсбурга в Цзилун составляет около 30 дней — примерно на 14 дней быстрее, чем традиционный морской путь);
- Ухань — Сямынь — Таиланд;
- Европа — Ухань — Гонконг;
- Япония — Ухань — Европа/Монголия.

За последние годы провинция Хубэй и город Ухань инвестировали около 8 млрд юаней (1,12 млрд долл.) в мультимодальные перевозки (в первую очередь «ж/д + море»), что в свою очередь позволило привлечь более 10 млрд юаней (1,4 млрд долл.) частных инвестиций.

Опыт провинции Хубэй демонстрирует, как мультимодальные схемы «ж/д + море» превращают внутренние провинции в активные участки международных транспортных коридоров.

Основные виды государственных субсидий

Крупные компенсационные механизмы отчасти утратили своё значение, а их место стали занимать более мелкие и адресные формы стимулирования — точечные гранты, участие в региональных программах, предоставление отдельных налоговых льгот и субсидии на развитие инфраструктурных или мультимодальных проектов.

Стоит отметить, что нынешние объёмы государственного субсидирования несопоставимы с прежними уровнями поддержки, обеспечиваемыми системой унифицированных субсидий. Тем не менее при грамотной комбинации этих мер компании всё ещё могут получать ограниченную поддержку.

Наиболее распространённым видом субсидирования железнодорожных перевозок является прямая выплата за объём, выражаемая в расчёте на ДФЭ, тонну или килограмм. Так, в Гуандуне выплаты составляют до 250–350 юаней (35–39 долл.) за ДФЭ, в Шанхае — 289–400 юаней (41–56 долл.), в Цзинчжоу варьируются от 200 до 1200 юаней (28–168 долл.), в Ухане — 1000 юаней (140 долл.) за ДФЭ, в Гуанси — 800–1200 юаней (112–168 долл.), в Тяньцзине — до 1000 юаней (140 долл.) с дополнительным бонусом за использование модели «единого документа», а в Юньнань предусмотрены выплаты до 100 юаней (14 долл.) за тонну и до 2,5 юаня (0,35 долл.) за килограмм, включая премии за рост объёмов².

Другой значимой категорией поддержки являются скидки на железнодорожные тарифы. Например, в провинции Хэнань тарифы на определённые грузы сокращаются до 30%, в Шэньси действуют скидки 15–35%, а в провинции Хунань на отдельных коридорах тарифы снижаются до 59%.

Широко применяются компенсации «последней мили» и операционных услуг на территории логистического узла, направленные на снижение расходов при перемещении контейнера между портом и железнодорожной станцией. В Шанхае субсидии на перевозки железная дорога — порт составляют 130–180 юаней (18–25 долл.) за ДФЭ, в Гуйчжоу полностью покрываются расходы на операционные услуги, а в Юньнань компенсируются все перевозки на короткие расстояния (до десяти километров).

² Приведённые данные основаны на информации из открытых источников и носят ознакомительный характер. Фактические размеры выплат зависят от множества факторов и могут отличаться от указанных значений.

Уже долгое время ключевой проблемой железнодорожной логистики на маршрутах China-Europe Railway Express является острый дисбаланс грузопотоков. Подобное положение дел, помимо прочих факторов, объяснялось структурой государственных субсидий, которая стимулировала преимущественно экспортные отправки из Китая. Сегодня некоторые провинции предоставляют налоговые стимулы на обратные перевозки в сторону Китая. В провинции Цзянсу компании, импортирующие товары по обратным маршрутам из Европы в Китай, могут вычитать стоимость железнодорожной перевозки по территории Китая из налогооблагаемой базы. Так, например, в марте 2024 года компания Jiansu Grain Foods Co., Ltd. была освобождена от уплаты налогов и сборов на сумму свыше 150 тыс. юаней (21 тыс. долл.) за перевозку 1 800 тонн импортного подсолнечного масла.

В Сиане для импортёров, получающих грузы из Европы по железной дороге, также введён налоговый вычет. Таможня города позволяет компаниям исключать стоимость перевозки по внутреннему участку (от границы Китая до Сианя) из общей таможенной стоимости товара.

Для упрощения процедуры таможня разработала методику разделения общей стоимости фрахта пропорционально расстоянию. За первый квартал 2024 года этой мерой воспользовались 103 компании, а прогнозируемая годовая экономия для всех участников оценивается в 53,24 млн юаней (7,46 млн долл.). Также применяются разовые выплаты и формулы, завязанные на рост объёмов перевозок, чтобы стимулировать запуск новых маршрутов и расширение существующих. В Фуцзяне компании получают 2–3 млн юаней (280–421 тыс. долл.) на маршрут при условии выполнения не менее 36 рейсов в год, в Гуанси предусмотрена трёхлетняя лестница выплат 50 тыс./40 тыс./30 тыс. юаней (4200/5600/7000 долл.) за поезд, а также бонусы за рост объёмов и единовременная премия до 3 млн юаней (420 тыс. долл.) для крупных операторов, эксплуатирующих международные маршруты.

Наконец, следует отметить развитие сегмента перевозок с высокой добавленной стоимостью. Провинция Сычуань субсидирует высокоскоростные железнодорожные перевозки, а Юньнань и Гуанси делают акцент на развитие логистики холодильной цепи — эти меры отражают стремление регионов к развитию обслуживания грузов с высокой добавленной стоимостью и повышенными требованиями к срокам доставки.

КАРТА Ж/Д СУБСИДИЙ ПО ГЕОГРАФИЧЕСКИМ РЕГИОНАМ И ПРОВИНЦИЯМ КИТАЯ



Источник: составлено авторами

Таблица 1.

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ПРОГРАММЫ СУБСИДИРОВАНИЯ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СФЕРЕ ПО ПРОВИНЦИЯМ КИТАЯ

Провинция	Вид	Виды сообщения	Условия и размеры субсидий	Срок действия
Гуандун	Субсидия за объём	Внутреннее ж/д	Для перевозок по железной дороге в пределах провинции Гуандун: до 250 юаней (35 долл.) за ДФЭ Для перевозок по железной дороге за пределы провинции Гуандун: до 350 юаней (49 долл.) за ДФЭ Общий бюджет: 100 млн юаней (14 030 тыс. долл.) Субсидия предоставляется грузоотправителям, годовой объём перевозок которых составляет не менее 300 ДФЭ.	С 14 февраля 2025 года до 21 января 2026 года
Фуцзянь	Субсидия за открытие маршрутов, количество и объём перевозок	Международное мультимодальное ж/д + море	За каждый вновь открытый маршрут на Филиппины, в Гонконг, Макао или на Тайвань и при условии, что за год по маршруту прошло не менее 36 рейсов, компания получает 2 млн юаней (280 600 долл.). За эксплуатацию других международных линий и совершение не менее 36 рейсов, совокупно не менее 4000 ДФЭ в год — 3 млн юаней (420 900 долл.) на компанию за маршрут. За прирост объёмов предусмотрены отдельные виды субсидий и компенсаций.	С 2023 по 31 декабря 2025 года
	Порт Сямынь Субсидии по длине маршрута и за перевозки «последней мили» между портом и железнодорожным терминалом	Международное мультимодальное ж/д + море	Предоставляется операторам, занимающимся контейнерными перевозками ж/д — море через порт Сямынь, при условии годового объёма перевозок от 1000 ДФЭ: <ul style="list-style-type: none">до 400 км — 100 юаней (14 долл.) за ДФЭ;от 400 км (включительно) до 1000 км или перевозки между провинциями с расстоянием до 400 км — 300 юаней (42 долл.) за ДФЭ;от 1000 км (включительно) до 2000 км — 400 юаней (56 долл.) за ДФЭ;свыше 2000 км — 600 юаней (84 долл.) за ДФЭ;короткие перегрузочные перевозки между портом и железнодорожной станцией — 180 юаней (25,2 долл.) за ДФЭ.	С 29 ноября 2023 по 31 декабря 2025 года
Чжэцзян	Нинбо Субсидия за фактически выполненные перевозки	Внутреннее мультимодальное ж/д + море	Субсидии предоставляются операторам, осуществившим контейнерные перевозки ж/д — море в объёме не менее 2000 ДФЭ в год (гружёные контейнеры) через порты Нинбо, не более 135 юаней (19 долл.) за ДФЭ. Городской бюджет ежегодно фиксирует 60 млн юаней (8,4 млн долл.) как базовый объём субсидии. Если суммарная величина выплат по заявкам превышает эту базу, «перебор» покрывается совместно: 30% за счёт бюджета, 70% — за счёт компании Ningbo Zhoushan Port Co., Ltd. Любые выплаты сверх 135 юаней за ДФЭ финансирует только Ningbo Zhoushan Port Co., Ltd.	С 1 января 2024 года до 31 декабря 2026 года

	Цзясин	Внутреннее и между-народное мультимо-дальное ж/д + море	Субсидия в размере 130 юаней (18 долл.) за ДФЭ (гружёные контейнеры) предоставляется предприя-тиям, работающим в Цзясине не менее года, пере-возящим контейнерные грузы местных производе-лей или экспортёров схемами ж/д — море с единым местом происхождения груза. Заявки на предоставление субсидии подаются через онлайн-платформу «96871» два раза в год — в январе и июле.	С 1 января 2025 года по 31 декабря 2027 года
Шанхай	Субсидия за объём	Внутреннее мультимо-дальное ж/д + море	На ряде маршрутов по дельте Янцзы ставка субси-дии снижена до 289 юаней (40,5 долл.) за ДФЭ, если маршрут эксплуатируется более двух лет или по нему было перевезено более 25 тыс. ДФЭ в прошлом году. Для маршрутов, не достигших этих показателей, субсидия составляет 340 юаней (48 долл.) за ДФЭ. Для маршрутов между Шанхаем и ключевыми внешними регионами (Шаньдун, Хэнань, Юньнань) — 400 юаней (56 долл.) за ДФЭ.	2025 – 2026 гг.
	Компенса-ция затрат на транспортиров-ку контейнеров между железнодо-рожной станцией и портом	Внутреннее мультимо-дальное ж/д + море	Субсидия на перевозки между железнодорожной станцией порта Лучао и портовой контейнерной площадкой: <ul style="list-style-type: none">• для тяжёловесных контейнеров — 180 юаней (25,2 долл.) за ДФЭ;• для порожних контейнеров — 130 юаней (18,2 долл.) за ДФЭ.	Действует с 2024 года
Цзянсу	Налоговый вычет на часть стои-мости обратной перевозки	Междуна-родное ж/д	Вычет стоимости внутреннего железнодорожного фрахта из общей таможенной стоимости импортиру-емых товаров для компаний, импортирующих товары в Китай по обратным маршрутам поездов China-Europe Railway Express Основное требование: необходимо отдельно заде-кларировать стоимость внутреннего (китайского) участка железнодорожной перевозки	Нет данных
	Субсидии на пере-возку транзитных контейнеров	Внутреннее мультимо-дальное ж/д + море	200 юаней (28 долл.) за ДФЭ для транзитных контей-неров через Новый порт Хуайань железнодорожно-водным транспортом Максимум 2,5 млн юаней (350 750 долл.) в год на оператора	С 1 октября 2022 года по 30 сентября 2025 года
Хубэй	Грант на проекты по строительству или развитию мультимодальных транспортных узлов	Внутреннее и между-народное мультимо-дальное ж/д + вода	Разовый грант 20 млн юаней (2,8 млн долл.) для каждого проекта, успешно прошедшего государ-ственную проверку и признанного в качестве много-уровневого проекта мультимодальных перевозок, направленного на: <ul style="list-style-type: none">• строительство и модернизацию транспортной инфраструктуры и логистических парков;• стимулирование цифровизации логистики и вне-дрение системы «единого документа»;• снижение тарифов;• развитие экспортно ориентирован-ных направлений.	До 2027 года
	г. Ухань Субсидия за объём	Междуна-родное ж/д	Субсидия предоставляется компаниям, использую-щим порт Ухань для международных контейнерных перевозок с участием поездов China-Europe Railway Express: 1000 юаней (140 долл.) за ДФЭ.	До конца 2025 года

Чунцин	г. Цзинчжоу Субсидии на мультимодальные перевозки	Внутреннее мультимодальное ж/д + вода	<p>Субсидия предоставляется логистическим компаниям, осуществляющим контейнерные перевозки через порты и железные дороги, при объемах не менее 200 ДФЭ за квартал.</p> <p>Размер субсидии:</p> <ul style="list-style-type: none">по схеме «ж/д + порт»: 800 юаней (112 долл.) за ДФЭ;при осуществлении смены типа контейнера (например, железнодорожный контейнер заменяется на морской или наоборот): 1200 юаней (168 долл.) за ДФЭ;за погрузку в контейнеры и отправку по железной дороге навалочных грузов, прибывших водным транспортом: 600 юаней (84 долл.) за ДФЭ;если контейнер, прибывший по железной дороге, проходит обработку в порту и затем отправляется по воде: 200 юаней (28 долл.) за ДФЭ;за перевозку товаров местной промышленности из Цзинчжоу в провинции Сычуань и Чунцин: 800 юаней (112 долл.) за ДФЭ. <p>Общий лимит: до 7 млн юаней (980 000 долл.) в год</p>	С 1 января 2024 года до 31 декабря 2025 года
	Субсидирование высокоскоростной логистики, отдельных видов грузов; содействие развитию унифицированных транспортных документов	Международное ж/д	<ul style="list-style-type: none">Субсидии на перевозки поездами China-Europe Railway Express (Азия) со станции ВаньчжоуСубсидии для товаров, перевозимых грузовыми высокоскоростными поездами	Субсидии предоставляются в рамках реализации программы до 2027 года
Хунань	Прямая компенсация затрат	Международное мультимодальное	<ul style="list-style-type: none">Субсидия на перевозку насыпных грузов в контейнерах через портовую зону Ваньчжоу по железной дороге при объеме от 150 тыс. тоннЗа использование системы «единого документа» (когда один документ покрывает и морской, и сухопутный участок пути) предусмотрена годовая выплата до 600 тыс. юаней (84 180 долл.) и компенсация процентов по кредиту до 300 тыс. юаней (42 090 долл.)Субсидии по установленным стандартам для грузов, перевозимых по Новому западному сухопутно-морскому коридору³	Информация о субсидиях опубликована в марте 2025 года, сроки действия не указаны
		Внутреннее мультимодальное ж/д + море	<p>Для грузов, отправляемых через железнодорожно-морские маршруты Юнчжоу в разные районы города, если местная автомобильная перевозка превышает 50 км, предоставляется 30%-ная субсидия на транспортные и логистические расходы.</p> <p>Для поддержки новых маршрутов в западные регионы страны предусмотрены логистические субсидии в размере 3 млн юаней (420 900 долл.).</p>	

³ Новый западный сухопутно-морской коридор (西部陆海新通道; англ. New International Land-Sea Trade Corridor, ILSTC) — мультимодальный торгово-логистический маршрут, который является ключевой частью китайской инициативы «Один пояс, один путь». Его основная задача — соединить внутренние западные регионы Китая с портами залива Бэйбу в Гуанси-Чжуанском автономном районе. Оттуда морские пути ведут в страны АСЕАН и далее по всему миру, связывая на сегодняшний день около 514 портов в более чем 123 странах.

	Льготный тариф и налоговая компенсация	Международное мультимодальное	По железнодорожным перевозкам на маршрутах Хунань — Гуандун — Африка тарифы снижены на 59%. Транспортным компаниям предоставляется налоговая компенсация при формировании партий грузов через логистический центр в Чжучжоу.	Информация о субсидиях опубликована в марте 2025 года, сроки действия не указаны
Гуйчжоу	Компенсация расходов на операционные услуги на территории логистического узла в виде прямого покрытия затрат	Внутреннее и международное мультимодальное ж/д + вода	Грузовладельцам и логистическим операторам полностью компенсируют расходы на операционные услуги за счёт средств интегрированной зоны свободной торговли Гуйян.	До конца 2025 года
Хэнань	Льготные ставки для ж/д перевозок	Внутреннее ж/д	Скидки до 30% на тарифы на железнодорожные грузоперевозки для определённых видов грузов (сталь, зерно, удобрения и др.)	До 31 декабря 2025 года
	Хэшань Компенсационные субсидии на перевозку грузов ж/д транспортом	Международное мультимодальное ж/д + море	Предоставляется компаниям, использующим экспортно-импортные контейнерные железнодорожные перевозки между Северным Цзяньмынем и портом Янтьянь. Объём: 200 юаней (28 долл.) /ДФЭ и 400 юаней (56 долл.) СФЭ, для контейнеров иных размеров — как за СФЭ	С 12 июля 2024 года до 30 июня 2027 года
Шэньси	г. Сиань	Внутреннее ж/д	Для станций севернее Суйдэ (кроме станций линии Хаоцзи) при отправке в направления Шуанлун, Цинхуа и др. при перевозке угля цельными вагонами и в 20-футовых контейнерах применяется скидка 35% от обычного тарифа.	С 20 февраля по 31 марта 2025 года
		Внутреннее ж/д	На контейнерные перевозки из Урумчи в Сиань предоставляется скидка 15%.	С 1 марта по 30 июня 2025 года
	Налоговый вычет для импортёров, получающих товары по железной дороге из Европы	Международное ж/д	Логистическим компаниям разрешается исключать стоимость перевозки груза по территории Китая (от границы до Сианя) из общей налогооблагаемой базы.	
	Гибкая тарифная политика	Внутреннее ж/д	<ul style="list-style-type: none"> На перевозку угля в контейнерах в пределах юрисдикции China Railway Xi'an Group предоставляется скидка 25–30%. На кокс, отправляемый из Сианя по Китаю, действует скидка до 30%. На песок и щебень, перевозимый в контейнерах в пределах юрисдикции China Railway Xi'an Group, предоставляется скидка 45–58%. На химические удобрения по отдельным направлениям предоставляется скидка 20–40%. На промышленные грузы (промышленная соль, шлак), перевозимые в контейнерах по определённым маршрутам, действует скидка 40–57%. Предоставляется скидка 40% на железнодорожную перевозку промышленных грузов (смазочные материалы, нерудные ископаемые) в 40-футовых контейнерах по отдельным маршрутам. На возврат порожних специализированных контейнеров для сыпучих грузов предоставляется скидка 95%. На комплексные логистические услуги для перевозки угля, стали, цинка предоставляется скидка от 6% до 50%. 	Нет данных

Хэйлунцзян	Субсидия на строительство и улучшение грузовых транспортных узлов и логистических парков	Внутреннее мультимодальное	<p>Субсидия составляет до 30% от стоимости проекта, максимум 30 млн юаней (4 209 000 долл.) на объект.</p> <p>Субсидия предоставляется для проектов, направленных на:</p> <ul style="list-style-type: none"> • строительство и модернизацию транспортных узлов и логистических парков, включённых в региональный план развития; • создание складских помещений, парковок, площадок для обработки грузов, приобретение оборудования для мультимодальной перегрузки и развитие цифровизации. 	До 31 декабря 2025 года
Сычуань	Субсидия для операторов высокоскоростных железнодорожных экспрессов	Внутреннее ж/д	<ul style="list-style-type: none"> • 1 юань (0,14 долл.) за кг за экспресс-отправления по высокоскоростной железной дороге в пределах провинции Сычуань • до 1,8 юаня (0,25 долл.) за кг за экспресс-отправления по высокоскоростной железной дороге за пределы провинции (межрегиональные) 	Меры опубликованы 12 ноября 2024 года, сроки действия субсидий не указаны
Наньчун	Поддержка мультимодальных перевозок	Мультимодальное (авто + ж/д + море)	<p>Предоставляется для логистических предприятий, использующих систему «единого документа» и «одного контейнера» для организации транзита морских грузов через порт. Годовой объём грузоперевозок должен превышать 50 000 тонн, дополнительный тоннаж вознаграждается по 10 000 юаней (1400 долл.) за каждые 10 000 тонн. Максимальная сумма вознаграждения для одного предприятия – 150 000 юаней.</p> <p>Если интермодальные перевозки через порт осуществляются по специализированной железнодорожной линии портовой зоны, компания — владелец линии получает вознаграждение 5 юаней (0,7 долл.) за тонну.</p>	С 1 августа 2025 года, срок два года
Юньнань	Адресная компенсация расходов на терминальные операции при мультимодальных международных перевозках	Внутреннее ж/д	<p>Полное возмещение затрат на контейнерные перевозки на короткие расстояния (до 10 км) при отправке международных грузов с железнодорожных станций агломерации Куньмин</p> <p>Компенсация расходов на простой грузовых вагонов и контейнеров из-за факторов, не зависящих от бизнеса (например, таможенный досмотр)</p>	С 1 октября 2024 года по 30 сентября 2025 года

Субсидии за объём перевозок	Внутреннее ж/д	<p>Субсидии на перевозки холодильной цепи и свежих сельскохозяйственных товаров (включая международные мультимодальные перевозки):</p> <ul style="list-style-type: none">• для маршрутов длиной 800 км и более по «зелёному коридору»⁴ — до 100 юаней (18 долл.) за тонну• для маршрутов вне «зелёного коридора» — до 40 юаней (5,6 долл.) за тонну <p>Премия за рост перевозок:</p> <ul style="list-style-type: none">• при увеличении объёма перевозок по маршруту в течение шести месяцев и достижении 3600 тонн — единовременный бонус 100 000 юаней (14 030 долл.) <p>Субсидии для промышленных грузов (уголь, руда, удобрения, сталь, цветные металлы и др.):</p> <ul style="list-style-type: none">• за годовой прирост отгрузок — до 15 юаней (2 долл.) за тонну• Субсидии на высокоскоростные железнодорожные перевозки (поезда с шестью и более вагонами):• экспресс-отправки внутри провинции — до 1 юаня (0,14 долл.) за кг• межрегиональные перевозки до 2400 км — до 2 юаней (0,28 долл.) за кг• на расстояния свыше 2400 км — до 2,5 юаня (0,35 долл.) за кг	Нет данных
Гуанси	Внутреннее ж/д	<p>Направление Наньнин — порт залива Бэйбу:</p> <ul style="list-style-type: none">• 800 юаней (112 долл.) за ДФЭ; годовой объём перевозок должен достигать 5000 ДФЭ, а годовой темп роста — 20% и более <p>Направление Наньнин — район Большого залива (Гуандун — Гонконг — Макао):</p> <ul style="list-style-type: none">• 1200 юаней (168 долл.) за ДФЭ; годовой объём перевозок должен достигать 2500 ДФЭ, а годовой темп роста — 20% и более	До 31 декабря 2025 года
	Международное ж/д	<p>Объём перевозок должен составлять не менее 250 поездов в год, должен быть сформирован стабильный международный логистический канал.</p> <p>Финансовая поддержка предоставляется логистическим компаниям по маршрутам с округом Наньнин в качестве пункта отправления или назначения на срок до трёх лет по следующей схеме:</p> <ul style="list-style-type: none">• первый год: 50 000 юаней (7 015 долл.) за поезд;• второй год: 40 000 юаней (5 612 долл.) за поезд;• третий год: 30 000 юаней (4 209 долл.) за поезд.	До 31 декабря 2025 года

⁴ «Зелёный коридор» (кит. 绿色通道) – специально выделенная полоса движения на платных автомагистралях, предназначенная для транспортных средств, перевозящих свежую сельскохозяйственную продукцию, соответствующую установленным требованиям. Использование «зелёного коридора» обеспечивает ускоренное передвижение и предоставляет льготы по оплате проезда, выступая важной государственной мерой поддержки аграрного сектора и логистики сельскохозяйственной продукции.

<p>Субсидии на организацию мультимодальных перевозок ж/д + море через порт в заливе Бэйбу</p>	<p>Международное мультимодальное ж/д + море</p>	<p>Субсидии за снижение ставок фрахта</p> <p>Субсидии за рост объемов перевозок по формуле:</p> $\text{вознаграждение за текущий год} = (\text{объем перевозок в этом году} / \text{объем перевозок в прошлом году}) \times \text{сумма вознаграждения за прошлый год}$ <p>Субсидия на перевозку рефрижераторных контейнеров в размере 500 юаней (70 долл.) за СФЭ</p> <p>Крупные международные компании, организующие контейнерные перевозки в Гуанси и эксплуатирующие международные маршруты порта залива Бэйбу более года, могут получить единовременную премию в размере 3 млн юаней (420 900 долл.).</p>	<p>Меры опубликованы в ноябре 2022 года, срок действия субсидий не указан</p>
<p>Тяньцзинь</p> <p>Субсидии на объем перевозок; содействие развитию унифицированных транспортных документов</p>	<p>Внутреннее и международное мультимодальное ж/д + море</p>	<p>Среднемесячный объем перевозок гружёных контейнеров должен составлять не менее 500 ДФЭ. Подтвердить объем можно одним из двух способов:</p> <ul style="list-style-type: none"> общий объем не менее 1500 ДФЭ за три последовательных месяца; среднемесячный объем не менее 500 ДФЭ за отчетный период продолжительностью от трёх месяцев. <p>Перевозки должны осуществляться через железнодорожные станции или специальные подъездные ветки, расположенные в районе порта Тяньцзинь. Расстояние от станции до ближайшего портового терминала не должно превышать 10 км.</p> <p>Размер вознаграждения зависит от региона:</p> <ul style="list-style-type: none"> Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй: до 400 юаней (56 долл.) за ДФЭ; Шаньси и Внутренняя Монголия: до 600 юаней (84 долл.) за ДФЭ; Шаньдун, Хэнань, Шэньси, Ганьсу, Нинся, Цинхай: до 800 юаней (112 долл.) за ДФЭ; три северо-восточные провинции, Синьцзян и другие регионы: до 1000 юаней (140 долл.) за ДФЭ. <p>За использование системы «единого документа» (一单制) для внешнеторговых перевозок предоставляется дополнительная субсидия в размере 1000 юаней (140 долл.) за ДФЭ.</p> <p>Общая годовая сумма субсидий для одного и того же транспортного коридора не может превышать 4 млн юаней (560 000 долл.) без учёта бонуса за «единый документ».</p>	<p>С 1 января 2023 года по 31 декабря 2027 года</p>

Источник: таблица составлена автором на основе данных из открытых источников — публикаций на государственных порталах КНР и СМИ

ПЕРСПЕКТИВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО СУБСИДИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В ближайшие годы политика субсидирования будет формироваться уже не вокруг компенсации прямых затрат на перевозки по железнодорожным маршрутам между Китаем и Европой, а на основе стратегического подхода, ориентированного на технологическое обновление и повышение конкурентоспособности железнодорожной отрасли.

Внедрение подобных мер можно проследить на примере провинции Хунань, где [правительство реализует комплексную программу](#), направленную на стимулирование этого сектора.

В основе системы поддержки лежат инструменты прямого финансирования. Правительство провинции создало два специализированных фонда с совокупным первоначальным капиталом в 2,5 млрд юаней, из которых могут получать поддержку проекты в области гибридных технологий.

Наряду с прямым финансированием провинция предлагает мощный пакет косвенного субсидирования через налоговые льготы. Компаниям, работающим в этой сфере, предоставляется право на дополнительный вычет расходов на НИОКР, сниженная до 15% ставка налога на прибыль для высокотехнологичных предприятий, налоговый вычет на инвестиции в природоохранное и энергосберегающее оборудование, а также механизм возврата НДС.

Однако меры не ограничиваются лишь финансовыми стимулами. Власти занимаются созданием благоприятной рыночной среды и стимулированием спроса на высокотехнологичные поезда. Правительство выступает в роли посредника между производителями гибридных локомотивов и крупными государственными предприятиями, нуждающимися в обновлении своего парка.

Не менее важным перспективным вектором станет цифровая трансформация. В настоящее время централизованная поддержка сфокусирована в первую очередь на цифровизации автомобильного и водного транспорта. Примером может послужить [опубликованный в апреле 2024](#) года Министерством финансов и Министерством транспорта КНР документ, согласно которому за три года государство планирует отобрать около тридцати пилотных регионов и профинансировать цифровизацию ключевых дорожных и водных маршрутов с субсидированием до 40–60% стоимости проектов.

Поддержка направлена на внедрение IoT, больших данных, ИИ и навигационной системы Beidou для роста пропускной способности, создание систем мониторинга и реагирования на ЧС и формирование единой цифровой среды для обмена данными.

Данный опыт может рассматриваться как апробация универсальной модели, применимой и к другим видам транспортной логистики, в том числе и железнодорожной. В контексте международной транспортной логистики акцент будет сделан на упрощение и унификацию процедур, например переход к электронным перевозочным документам в трансграничных операциях.

Ещё одним из главных приоритетов становится создание бесшовной транспортной системы, где разные виды транспорта работают как единый механизм. Государство активно стимулирует переключение грузопотоков, особенно на средние и дальние расстояния, с автомобильного транспорта на более экологичные и экономичные схемы «железная дорога плюс море». Для достижения этой цели правительство Китая **представило** концепцию развития мультимодальных перевозок, основанную на принципах «единого документа» (一单制) и «одного контейнера» (一箱制). Так, в провинции Тяньцзинь уже реализуется субсидия на использование «единого документа». Эта инициатива направлена на практическую реализацию бесшовной логистики: вместо нескольких разрозненных накладных на всю перевозку оформляется единый сквозной документ, который признаётся всеми участниками логистического процесса.

Таким образом, в основе перспективных направлений господдержки лежит переход от количественного стимулирования к качественным изменениям.

ВЫВОДЫ

В период активного стимулирования евразийского транзита провинции могли компенсировать до половины или даже большей части транспортных расходов операторов, включая фиксированные выплаты за каждый отправленный контейнер, однако современные субсидии по масштабам несопоставимы с прежними схемами прямых выплат.

В настоящее время государственная поддержка распределяется на региональном уровне и направлена на повышение эффективности мультимодальных перевозок, оптимизацию операций, создание устойчивых логистических коридоров, поддержку перевозок с высокой добавленной стоимостью, а также на долгосрочные инвестиции в развитие маршрутов, строительство транспортных узлов и специализированной инфраструктуры для конкретных видов перевозок. Прямые выплаты для компенсации стоимости перевозки остаются, но имеют ограниченный характер.

Совокупный эффект этой системы способствует поддержке отрасли. Тем не менее точечные меры перекрывают только отдельные элементы затрат или требуют выполнения особых условий. Для операторов это означает переход от щедрой модели субсидирования к среде, где государственная поддержка в контейнерных железнодорожных перевозках между Китаем и Европой постепенно отходит на второй план.

Большим вызовом остаётся вопрос административных барьеров при реализации мер государственной поддержки. Проблемы субсидирования обратных перевозок Китай — ЕС показывают, что даже при наличии льгот система не всегда работает эффективно. На практике компании сталкиваются с трудностями: стоимость перевозки часто рассчитывается как совокупная сумма международных и внутренних сегментов, а импортёры не могут документально выделить внутренние перевозки. При отсутствии объективных стандартов для расчёта стоимости эффективность данной меры может быть ограничена, однако, как демонстрирует пример провинции Шэньси, в настоящее время активно разрабатываются и успешно применяются методики упрощения расчётов и прохождения таможенных процедур.

Перспективные направления субсидирования будут сосредоточены на цифровой трансформации перевозок, упрощении международной логистики через электронные документы и развитии мультимодального сообщения, в том числе для обеспечения дальнейшего становления Китая как транзитного хаба на маршрутах между Востоком и Западом.