

# 中歐班列在中國西進的作用與影響

汪哲仁

網路安全與決策推演研究所

## 壹、前言

中亞五國包含前蘇聯的五個國家——哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、土庫曼和烏茲別克，蘇聯解體後成為獨立國家。這五個國家都位處於歐亞大陸的心臟地帶，毗鄰大國，是歐亞大陸十字路口，其北部和西部與俄羅斯接壤，東有中國，伊朗位於東南，印度位於西南。雖然地處內陸深處，但油氣資源與礦產豐富，這些地緣優勢與經濟利益，讓中亞成為地緣政治焦點。<sup>12</sup>

中國在 2013 年啟動的「一帶一路」是習近平所推動最重的區域經濟整合戰略，分成「絲綢之路經濟帶」（一帶）與「21 世紀海上絲綢之路」（一路）。「一帶一路」中的「絲綢之路經濟帶」最主要的就是利用中歐班列鐵路運輸方式將中國內地的產能輸往歐洲，因此「中歐班列」在「一帶一路」中旗艦項目，鐵路貨運物流的代表，具舉足輕重分量（路線詳如圖 1）。

中國政府在 2011 年以前曾多次將連結西部鐵路網與中亞、俄羅斯鐵路網納入國家級建設規劃中，<sup>13</sup>但是受限於運輸法體系不同、中蘇歐間鐵軌軌距差異、中亞國家報關流程緩慢與報關文件牽涉多種語言等因素影響，導致該班列的運量始終不高。直到「一帶一路」提出後，才真正成為國家重要戰略工作項目一環（路線詳如圖 2）。2016 年 6 月 8 日，「中國鐵路」（China Railway）正式統一使用「中歐班列」（China Railway Express）作為該路線的品牌，並提出每年開通 5,000 列的政策目標。

---

<sup>12</sup> Zbigniew Brzezinski, "Eurasian Chessboard," *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*, Basic Books, New York, 1997.

<sup>13</sup> 如 2008 年的「中長期鐵路規畫」與 2006-2010 年間的「第九個五年計劃」。

本文擬就中歐班列對於中國在經營西進戰略所扮演的角色、作用與影響，進行分析。文章結構如下。首先就中歐班列對於促進中亞國家的貿易量進行分析，其次就中國透過中歐班列所造成的政治經濟影響分析，結論在最後。

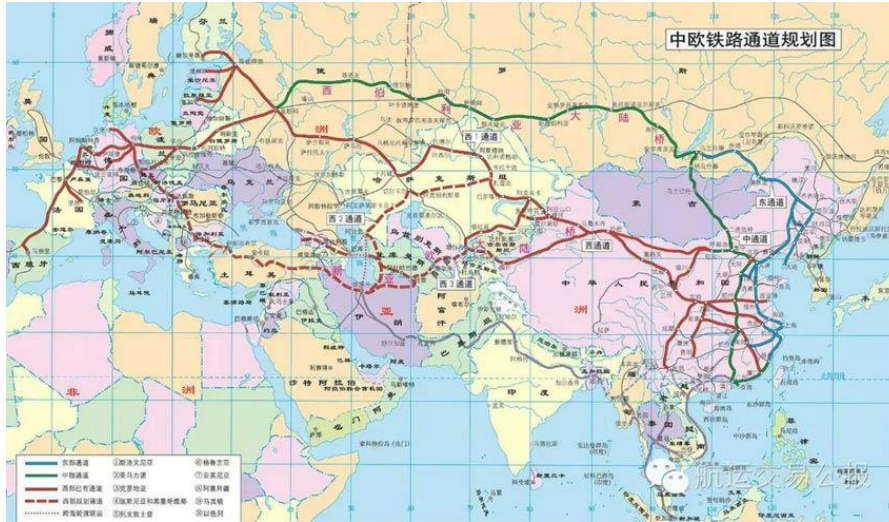


圖 1、中歐班列主要路線圖

資料來源：「中歐班列建設發展規劃（2016-2020年）」，《國家發展和改革委員會》，2017年12月1日，<https://zfxgk.ndrc.gov.cn/web/file/read.jsp?id=223>。

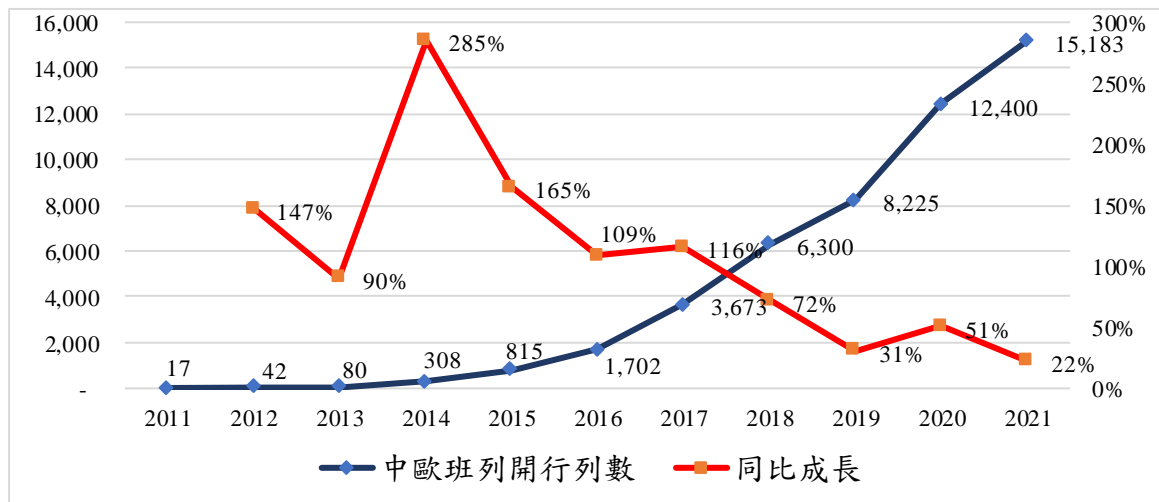


圖 2、中歐班列開行列數

資料來源：2011-2020年資料來自於 [https://pic4.zhimg.com/v2-b18461ac88b03187d3ce5c9256339cf3\\_r.jpg](https://pic4.zhimg.com/v2-b18461ac88b03187d3ce5c9256339cf3_r.jpg)；2021年資料來自〈中歐班列累計開行超5萬列〉，《中國政府網》，2020年1月30日，[http://www.gov.cn/shuju/2022-01/30/content\\_5671290.htm](http://www.gov.cn/shuju/2022-01/30/content_5671290.htm)。

## 貳、中歐班列對中亞五國貿易促進的影響

為了瞭解中歐班列與中亞五國的經濟關係，本節先從中亞五國的貿易表現、與中國的整體貿易、產業變化以及最後由貨運量這四個面向來觀察。

### 一、中亞五國貿易在中歐班列關聯不高

從表一中可以看出，中亞五國進出口的貿易（進口與出口）複合年成長率在中歐班列開始前 7 年（2005-2012）與後 7 年（2013—2020）有相當程度下降（見下表 1 第一行與第二行）。在一帶一路推出前，中亞五國的貿易成長率呈兩位數成長，但是在 2013 年後，成長率很明顯衰退。以哈薩克而言，2013 年貿易量達到 1,330 億美元後，一路開始下降到最低點的 2016 年，僅 620 億美元。由於中亞五國以原物料出口為主，貿易額受到原物料價格影響頗大。2014 年以降的原物料價格下降，<sup>14</sup>連帶讓中亞五國進出口表現不佳。由整體的貿易金額來看，一帶一路或是中歐班列對於中亞五國的影響遠低於國際原物料價格所帶來的影響。

### 二、中歐班列無明顯帶動中國與中亞五國的貿易

中亞是「一帶」政策的「近鄰」經濟夥伴，對發展中國西部經濟有助益。這些的經濟體中亞五國經濟主要以礦產及農產品為主。因經濟量體小，與中國的貿易量占中國整體貿易量比重不大，且中亞五國普遍對中國存在逆差，以吉爾吉斯為最。從下表 1 中可以發現，過去 10 年來，中亞五國對於中國進口比例並無太大的變化，土庫曼、塔吉克與吉爾吉斯略為下降，分別降低 5%、3%、3%；同樣地，對中國的出口比例也沒有大幅的變化，除了塔吉克的出口由 36% 下降到 3%，主要的原因是瑞士進口大量塔吉克黃金，<sup>15</sup>以及中

<sup>14</sup> 原油在 2014 年以每桶 120 美元高價崩跌至 2016 年 40 元左右；另以銅為例，銅價在 2011 年 2 月創下每磅 4.54 美元的高價後，一路下滑到 2016 年的 2.17 美元。

<sup>15</sup> 瑞士 2019 年進口 2.2 億美元塔吉克黃金，2020 年進口達 6 億美元，占塔吉克整體出口比例由

國減少進口塔吉克礦物、貴金屬、化學原物料所致。由此可以略為看出，中歐班列對於促進中亞與中國貿易上，無顯著關係。

表 1、中亞五國經濟與對中貿易情況

	哈薩克	土庫曼	烏茲別克	塔吉克	吉爾吉斯
主要產業	油氣、礦產、小麥、蔬果	農業、棉毛織品、貴金屬	油氣、鋁	棉花、黃金、油氣、水果	油氣、農業、紡織
2005-2012 成長率	17.15%	16.95%	21.75%	NA	NA
2013-2020 成長率	-6.24%	-6.69%	-4.43%	NA	NA
2012 從中國進口額 (占比)	7,497.7 (17%)	1,699.1 (18%)	2,700.4 (22%)	713.7 (17%)	1,210.3 (23%)
2020 從中國進口額 (占比)	6,346.5 (17%)	444.7 (13%)	4,425.6 (22%)	438.4 (14%)	736.8 (20%)
2012 出口到中國額 (占比)	16,484.4 (18%)	8,673.4 (77%)	1,313.4 (13%)	293.9 (36%)	61.4 (4%)
2020 出口到中國額 (占比)	9,004.0 (19%)	6,071.2 (78%)	1,282.1 (10%)	34.4 (3%)	43.2 (2%)

資料來源：汪哲仁計算自 International Trade Center Trade Map，  
<https://www.trademap.org/>。

註：成長率為該期間的幾何平均成長率；進出口額單位為百萬美元；NA 代表 Trademap 無資料。

進一步分析中亞五國與中國在各產業貿易在中歐班列推動後的變化。本文以二碼的海關稅則號 (HS Code) 計算 2012 到 2020 年間中亞五國各產業對中國的進口與出口差額。因為 2020 年的貿易量受新冠疫情影響很大，為降低新冠疫情對於資料的干擾，本文將 2019 與 2020 年的出口額加總，減去 2012 與 2013 年的出口總額，來判斷該產業的變化情況；進口也以類似方式計算，結果如附錄 1 所示。

由附錄 1 可看出，中亞五國自中國進口增加較多的是輕工業製品，如塑膠製品、鞋類、玩具服飾，而進口減少較多的是重型機器設備。在出口到中國方面，礦物、銅、石灰以及農產品原物料為主要出口增加項目，出口減少比較多的品項則為燃料、皮革類等。這種現象與中國在工業製品（如機械、輕工業製品）較有競爭優勢，而中亞五國在原物料與農產品較有優勢的傳統印象一致。

20%遽增到 45%。

### 三、中亞五國在火車貨運的變化

中亞五國地處內陸，傳統上貿易以陸運為主，而火車運輸由為重要。中國在中歐班列的對外投資多在於場站運營效率的增進，而無具體的境外鐵道鋪設，<sup>16</sup>例如，已經籌畫多年的「中吉烏鐵路」，由於涉及各國的需求不同與地緣政治因素，終於計畫將於明年開始動工興建（詳後述）。若以中國正式以國家力量推動中歐班列的2016年為分水嶺，中亞五國的火車運輸量並沒有顯著的提升，吉爾吉斯、塔吉克甚至出現較中歐班列推出前還少的現象（見表2）

表 2、中亞五國的火車貨運運輸量

單位：百萬噸公里（million Ton-KM）

年度	哈薩克	土庫曼	吉爾吉斯	烏茲別克	塔吉克
2007	200,752	10,973	849	21,594	1,274
2008	214,907	11,547	946	23,432	NA
2009	197,302	11,765	745	22,227	1,282
2010	213,174	11,765	738	22,282	808
2011	223,584	11,992	798	22,482	703
2012	235,846	11,992	923	22,686	555
2013	231,248	11,992*	1,002	22,919*	404*
2014	216,524	11,992	1,010	22,932	391
2015	189,759	13,327	918	22,935	317
2016	188,159	13,327	807	22,937	228
2017	206,258	13,327	935	22,940	165
2018	219,927	NA	949	22,942	224
2019	223,977*	NA	870	22,860	232
2020	231,783*	NA	938*	23,632*	274*

資料來源：World Development Indicators, <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>；\* 表示資料來自鐵路合作組織（Организация Сотрудничества Железных Дорог (ОСЖД)）各年度的報告，<https://osjd.org/ru/9034>；NA 代表無資料。

<sup>16</sup> 在完備中國境內連通中歐班列的網路上，中國目前完成的有2017年通車的「蘭渝鐵路」（甘肅省蘭州市到重慶）、2020年底通車的「格庫鐵路」（青海的格爾木站至新疆維吾爾自治區內的庫爾勒站）、2022年通車的「和若鐵路」（新疆維吾爾自治區和田市到若羌縣）等。另外還有一些運輸能量擴大的建設，如「烏將鐵路」（烏魯木齊北站至准東煤田將軍廟礦區）等。

#### 四、小結

海運的每單位運費優勢是鐵路運輸無法比擬的，但通常其航行距離更遠，時間成本（利息）更高。以美國為例，從西岸加州洛杉磯的長灘（Long Beach），經巴拿馬運河到紐約，大約 4,955 海哩，若以每海哩 0.8 美元的運費來計算，則每個貨櫃大約運費為 4,000 美元，約需 812 天；若以鐵路費率每英哩 2.75 美元來計算，2,700 英哩需 7,425 美元，但僅需 40 餘小時。<sup>17</sup>海運價格約鐵路運輸價格的一半，但時間上慢很多。

中歐班列因途經多國，造成換軌與口岸場站費用較多，也讓海運與火車運輸的差距比美國東西岸的差距更大。以由寧波出發的「甬新歐」（寧波—漢堡）為例，一個 40 呎標準櫃全程運費為 9,300 美元左右，耗時約 15 天；而海運費為 2000 美元，耗時約 25—30 天。火車貨運雖時間上減少約一半，但價差則達 7,300 美元，接近 4 倍。<sup>18</sup>在此情況下，若不補助定難以推動中歐班列的政策目標。

從上面的表 1 到表 2 資料可以看出，在中國大力推動中歐班列後，不論是中亞五國的貿易量、中亞五國與中國的貿易量、中亞五國的火車運量皆無明顯的增長；但是卻看見中歐班列明顯的增長，顯見中歐班列對於中國的益處較大，是中歐間貿易運輸的另外一項選擇。過去中歐間的貿易大多透過海陸運輸，雖然運價便宜，但運輸時間較長；<sup>19</sup>鐵路運輸雖然較貴，但是運輸時間少一半，再加上中國政府對於鐵路運輸的補貼，讓海運的運費優勢不再突出。

---

<sup>17</sup> 有關美國的貨櫃海運價格與貨櫃鐵路運輸的資料來源是 Harry Valentine, “Comparing Maritime Versus Railway Transportation Costs,” *The Maritime Executive*, December 25, 2017, <https://www.maritime-executive.com/editorials/comparing-maritime-versus-railway-transportation-costs>；洛杉磯到紐約的航運距離是來自 [searoutes.com](https://searoutes.com) 網站資料 (<https://reurl.cc/moQN7W>)；鐵路的距離是來自 “How To Get from New York to Los Angeles, by Plane, Train, Bus or Car,” *rome2rio*, <https://reurl.cc/n1MRp2>.

<sup>18</sup> 賀丹、李文超，〈港口城市中歐班列可持續發展機制與對策——基於“甬新歐”班列的個案研究〉，《中國流通經濟》，第 30 卷第 10 期，2016 年 10 月，頁 105-111。

<sup>19</sup> 由上海到漢堡的海運航程約 30 天，運費在 1,000-2,000 美元之間，而中歐班列則只有 15 天左右，少了一半的時間。

但是中亞五國對於這些優勢並無法享受到，對其經濟增長或貿易量的增長，並沒有顯著的助益。這凸顯「一帶一路會嘉惠沿線國家經濟發展」的政治口號並沒有在實際上的數字可以獲得證實。

## 參、中歐班列對中亞五國的影響

### 一、「一帶」中被誇大的角色

雖然中歐班列被賦予「一帶」中旗艦項目的身分，也儘管中國在理順貨物流與文件流方面進行多項的改進與合作，但是，若以中亞國家的角度來看，中歐班列在中亞地區的重要性並沒有如中國所倡言的重要。由於歷史因素，中亞國家的鐵路規格與路線仍然是蘇聯時期所建設，而貿易仍是以俄羅斯和歐洲為主要的市場。特別是，在投資方面，中國仍落後於俄羅斯和歐盟。

再者，由於中國在推出中歐班列時，負有政治任務，因此對從中國運往歐洲的貨櫃運費進行補貼，補貼金額、方式不一，每櫃大約補貼 3,000 美元（補貼細節詳如附錄 2）。中歐班列開行之初，為了達成中央政府的政策，不得不從海運市場搶奪輸往歐洲貨源，各地政府只能通過財政補貼的方式，將運價壓低到接近海運價格。

補貼的後果不僅是假性繁榮，也造成往返東、西向的貨櫃數量不平衡加劇。原本中歐間貿易結構就是中國出口多於自歐洲進口，歐洲只有少數高檔汽車、精密儀器與機械、高級服飾才會透過運輸成本較高的鐵路運輸，造成由歐洲回程貨源不足，空櫃多。而中國政府的補貼政策造成東西向運費不同定價，讓更多中國的貨品透過中歐班列出口，以至於更多的空櫃留在歐洲。

但是這些優惠措施只有由中國運往歐洲的貨品可以享受，對於中亞國家輸出的貨品，並無法享受到運費的補助。誠然，中國沒有必要補助中亞五國輸出貨物運費的義務。如同前述貿易以貨運量的資料來看，中歐班列此一鐵道運輸的政策，並沒有嘉惠沿線國家。中國推動中歐班列政策的問題在於，以合作共榮為口號，但是以中

國利益為中心，而非以服務歐亞國家的利益為考量。也就是由於這種作法，讓中歐班列遭到對區域發展重要性不足的批評。<sup>20</sup>貿易的促進除了透過現代化來簡化通關程序、消除邊境運輸瓶頸、發展多式聯運走廊網路外，更重要的是，需要增加運輸量能的基礎設施，此乃中歐班列政策之弱點。

## 二、中國在中亞的鐵路建設可能是另一個債務陷阱

作為中歐班列之南線規劃的一部分，「中吉烏鐵路」全長約 523 公里，東起中國喀什，經吉爾吉斯的托魯加特（Torugat）和卡扎爾曼（Kazarman），再由賈拉勒阿巴德（Jalal-Abad）進入烏茲別克，終點站是烏茲別克的首都塔什干（Tashkent）。從烏茲別克可經土庫曼，南下伊朗、土耳其。經多年可行性評估，該線屬較成熟的鐵路興建項目，確實能有創造區域經濟整合的潛力。「中吉烏鐵路」鐵路建成後將是從中國運輸貨物到歐洲和中東的最短路線，貨運路程將縮短 900 公里，時間節省 7 至 8 天。<sup>21</sup>

但是由於各種因素而延宕下來。經費過於龐大是原因之一。根據吉爾吉斯國家鐵路公司（Kyrgyz Temir Zholy）在 2020 年估計，這條鐵路在吉爾吉斯段的 270 公里軌道可能耗資 45 億美元，<sup>22</sup>而吉爾吉斯卻沒有預算來興建該鐵路。另外一個重要原因是俄羅斯同意該段鐵路興建。過去在中亞五國安全依賴俄羅斯，一直被視為俄羅斯勢力範圍，在無俄羅斯的首肯下，「中吉烏鐵路」延宕了 25 年之久。現因俄羅斯受到國際制裁，經俄羅斯輸往歐洲之路變得不可行。或因俄羅斯尋求對外貿易通路，或因拉攏中亞五國，該段鐵路在 2022 年 5 月的集體安全條約組織（Collective Security Treaty

---

<sup>20</sup> Peter Bucsky and Tristan Kenderdine, "Research Note: Central Asia Rail Development-Why China's Belt and Road Initiative Lacks Regional Importance," *Copenhagen Journal of Asian Studies*, Vol. 39, No.1, 2021, pp. 68-87.

<sup>21</sup> 〈規劃 20 多年的中吉烏鐵路明年開工 陸貨運可節省 7 至 8 天〉，《中時新聞網》，2022 年 6 月 2 日，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20220602001824-260409>。

<sup>22</sup> Chris Rickleton, "China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway: Who is Going to Pay?" *Eurasianet*, May 17, 2021, <https://eurasianet.org/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-who-is-going-to-pay>.



Organization, CSTO) 高峰會期間，終獲普欽首肯後，將於明(2023)年開始動工興建。

由於「中吉烏鐵路」對於縮短中歐班列時間能有效縮短，再加上中國在「一帶一路」的戰略目標並不僅限於基礎設施與新市場開拓，也不僅限於區域貿易。其政策的本質具政治與外交目的，具廣泛的地緣政治和地緣經濟政策議程中的一個節點。2022年6月7日，烏茲別克代理外長諾羅夫(Владимир Норов)在哈薩克斯坦首都努爾蘇丹，於中國與中亞五國的外長會議期間，與中國外長王毅會談。兩人討論實施「中吉烏鐵路」建設項目的重要性，並同意加快開展該線鐵路可行性研究。

隔日，在會後的《外長會晤聯合聲明》中，重申《關於深化「中國+中亞五國」互聯互通合作的倡議》<sup>23</sup>，除了增強中歐班列貨櫃多式聯運、鐵路運輸，利用「綠色通道」提升過貨量，增強運力，優化鐵路資源配置外，也將積極推進「中吉烏鐵路」可行性研究工作。透過「中國—中亞」、「中歐班列」等政府間合作機制，中國將強化其在中亞五國與美國、俄羅斯角力的能量。因此，在政經誘因下，中國很有可能提供融資來興建該線鐵路。

根據過去中國在世界各地融資的基礎建設興建項目，通常在地主國無法支付融資利息或本金時，將會要求長期租借條約；再者，中國融資的項目通常會由中國公司得標，興建時要求使用中國企業和勞工，容易引發當地勞工抗議。目前報載，鐵路的建設將交由中國機械進出口公司來進行。<sup>24</sup>未來「中吉烏鐵路」是否將變成另一個斯里蘭卡的漢班托塔港(Hambantota)值得觀察。

---

<sup>23</sup> 〈「中國+中亞五國」外長會晤聯合聲明〉，《中國外交部》，2022年6月8日，[https://www.mfa.gov.cn/wjzbzd/202206/t20220609\\_10700891.shtml](https://www.mfa.gov.cn/wjzbzd/202206/t20220609_10700891.shtml)；〈關於深化「中國+中亞五國」互聯互通合作的倡議〉，《中國政府網》，2022年6月9日，[http://www.gov.cn/xinwen/2022-06/09/content\\_5694743.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2022-06/09/content_5694743.htm)。

<sup>24</sup> “Главы МИД Узбекистана и Китая обсудили строительство ж/д магистрали,” *Красная Весна*, июня 7, 2022, <https://rossaprimavera.ru/news/d2513b90>.

## 肆、結語

中亞五國大多屬於沙漠與高山峻嶺，交通不便，全球經濟論壇之全球競爭力報告也曾點出中亞交通建設不足之弱點，因此這五國之基礎建設需要大筆資金投入。「一帶一路」計畫的投資可以說是習近平上台後所提出來的最大的海外投資戰略，其規模之大，有人將之比喻為二戰後的馬歇爾計畫。多年來，中國政府積極推動「一帶一路」建設，加強與沿線國家的溝通磋商「一帶一路」。但是這麼龐大的交通建設計畫，似乎對於位於歐亞間的中亞五國在短期間獲益有限。

中歐班列對於將中國內地生產的產品輸出至歐洲的貢獻，遠高於對中亞國家貿易量的增進。但是即便中國透過中歐班列輸往歐洲的商品持續增加，中亞五國的貨運量也沒有明顯的增加。因此，對中國而言，對中亞地區的交通建設投資的動機，可能是政治的連結，而非商業的考量與區域經濟的整合。

作者汪哲仁為俄羅斯科學院經濟研究所經濟學博士，研究領域為俄羅斯政治與經濟、量化分析、中國經濟。

# The Role and Influence of the China Railway Express in China's Westward Expansion

*Che-Jen Wang*

*Division of Cyber Security and Decision-Making Simulation*

## Abstract

The five Central Asian countries, Kazakhstan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, Uzbekistan, and Tajikistan are surrounded by deserts and high mountains. Insufficient railway and highway transportation infrastructure leading to high costs for exporting goods has been their main weakness in economic development. The infrastructure construction of these countries requires a large amount of capital investment. Therefore, the China Railway Express, which is one of the pillar projects of the Belt and Road Initiative proposed by Xi Jinping, is viewed as a possible solution to improve the regional transportation system in Central Asia. However, the project seems to have limited its attention and resources to the construction of railway infrastructure and focuses only on logistic improvement. The China Railway Express does contribute to the China-Europe trade via railway transportation, but it benefits neither the five countries' economic development, their trade with China, nor their freight volume. Therefore, the benefits of the China Railway Express for the five countries are negligible.

**Keywords:** China Railway Express, Central Asia, Freight Transportation, Regional Development

附錄 1、中亞五國對中國輸出入變化表

	哈薩克		土庫曼		烏茲別克		塔吉克		吉爾吉斯	
	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額	品名	金額
出口										
增加最多	(74)銅及其製品	192.3	(39)塑膠製品	12	(52)棉花	279.1	(52)棉花	30.8	(24)煙草製品	33
增加次多	(15)動植物油脂	277.3	(25)鹽、硫、 石灰製品	10.6	(07)食用 蔬菜根莖	45.7	(26)礦石	5.8	(26)礦石	13.1
減少次多	(28)有機化學品	-1310.1	(52)棉花	-67.5	(41)生皮 和皮革	-140.4	(87)非軌道 類車輛	-4.2	(84)機械設備	-9.8
減少最多	(27)礦物燃料	-12500.4	(27)礦物燃料	-2736.1	(27)礦物 燃料	-521.6	(76)鋁及其 製品	-6.9	(41)生皮和皮 革	-14.1
進口										
增加最多	(93)武器和彈藥	360.6	(55)人造短纖 維	20.3	(84)機械 設備	1060.3	(90)光學	36.3	(64)鞋類	168.9
增加次多	(95)玩具和運動 用品	135.5	(54)人造長絲	9.1	(85)電氣 機械	535.3	(39)塑料及 其製品	31	(84)機械設備	80.8
減少次多	(86)鐵路或有軌 電車	-569.9	(84)機械設備	-542.3	(64)鞋類	-16.4	(85)電氣機 械	-101.7	(62)非針織服 飾	-113.3
減少最多	(84)機械設備	-1386	(72)鋼鐵製品	-559.5	(89)船舶	-22.2	(84)機械設 備	-434.3	(73)鋼鐵製品	-187.1

資料來源：汪哲仁計算自 International Trade Center Trade Map, <https://www.trademap.org/>.

註：( ) 內數字為 HS code 2 碼；

## 附錄 2、中歐班列運費補助情況

省市	班列名稱	班列補貼
哈爾濱	哈滿歐	補貼大約 3,000 美元／櫃，每班列補貼約 12.3 萬美元。
長春	長滿歐	每年補貼 1,000 萬元。
西安	長安號	補貼 3,000 美元／櫃左右，每班列補貼約 12.3 萬美元。
成都	蓉歐	年補貼約 12 億元。
重慶	渝新歐	以劃撥土地，企業所得稅退稅及物流環境優化的名義給當地企業及物流平臺補貼。
鄭州	鄭新歐	以土地加資金的方式對班列公司以補貼，資金電最高達 1.2 億元。
武漢	漢歐班列	富士康班列：由政府直接以企業退稅的名義對運費做以補貼； 公共班列：政府按照不同的箱量承諾，補貼 2,500-3,000 美元／櫃。
長沙	湘滿歐	補貼 3,500-4,000 美元／櫃。
廣東省	東莞石龍、廣州大朗班列	省、市分別補貼班列每櫃 0.125 美元／公里。
大連	遼滿歐	大連市口岸委及大連港雙方補貼，要求每週兩班對開。
義烏	義新歐	政府補貼給到平臺公司，再由平臺公司對外採購歐洲班列服務班列目前覆蓋西班牙，英國，德國等歐洲地區。
合肥	合肥班列	安徽省口岸季以完善物流環境的名義補貼平臺公司 3,000 美元／櫃左右，要求每週兩班對開。
蘇州	蘇滿歐	政府以企業所得稅退稅的形式補貼當地企業。
連雲港	連雲港班列	政府與貨代公司合作，以承包的形式開行歐洲班列，補貼 2,500 美元／櫃。

資料來源：〈亂象下的中歐班列補貼，是否真該退坡？〉，《ERAI》，2021 年 1 月 11 日，<https://reurl.cc/2ZOkEn>。