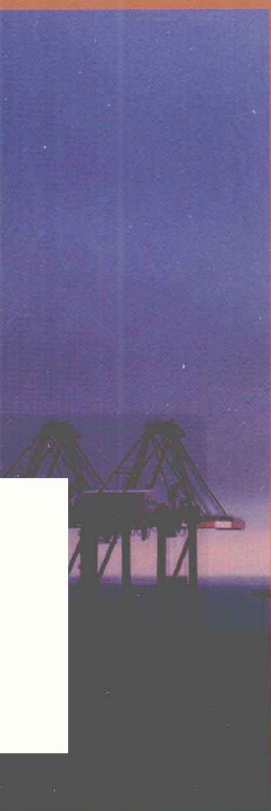
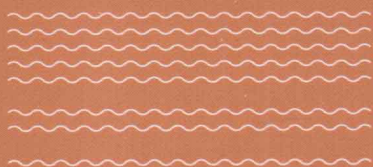


航运中心比较 与上海实践

汪传旭 柯蓉 董岗 —— 著



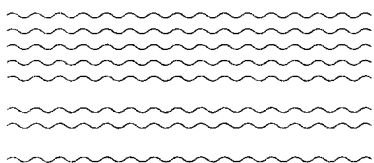
格致出版社



上海人民出版社

上海市社会科学创新研究基地、上海发展战略研究所工作室研究成果

汪传旭 柯蓉 董岗 —— 著



航运中心比较 与上海实践

图书在版编目(CIP)数据

航运中心比较与上海实践/汪传旭等著. —上海:
格致出版社:上海人民出版社, 2013

ISBN 978-7-5432-2216-8

I. ①航… II. ①汪… III. ①航运中心-对比研究-
世界 ②航运中心-研究-上海市 IV. ①F551
②F552.751

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 009535 号

责任编辑 王 萌

美术编辑 路 静

航运中心比较与上海实践

汪传旭 柯蓉 董岗 著

出 版 世纪出版集团 格致出版社
www.ewen.cc www.hibooks.cn
上海人民出版社

(200001 上海福建中路193号24层)



编辑部热线 021-6391 4988

市场部热线 021-6391 4081

发 行 世纪出版集团发行中心

印 刷 苏州望电印刷有限公司

开 本 787×1 092 毫米 1/16

印 张 10

插 页 2

字 数 141,000

版 次 2013 年 2 月第 1 版

印 次 2013 年 2 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5432-2216-8/F·611

定 价 35.00 元

代序

自从 20 世纪 90 年代以来,上海国际航运中心的建设取得了举世瞩目的成就,集疏运体系不断完善,航运服务功能不断健全,航运金融服务不断拓展,邮轮母港建设不断深化。《国务院关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》明确指出,到 2020 年,上海基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效,具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。他山之石,可以攻玉。上海建设资源配置型国际航运中心,需要借鉴世界典型国际航运中心的经验,在功能、制度与政策领域逐渐与国际接轨;同时也需要吸取国内主要港口城市航运中心建设的有益经验,取长补短。

从国际上来看,国际航运中心经过长期的发展,已基本形成三种主要模式:第一,以市场交易和提供航运服务为主,这种模式比较特殊,是依托悠久的历史传统和人文条件而形成的,如伦敦;第二,以腹地货物集散服务为主,即腹地型的国际航运中心,如鹿特丹和纽约;第三,以中转为主,即中转型的国际航运中心,如新加坡。上述国际航运中心尽管模式各异,但都拥有优惠的航运税收制度、宽松的航运投资环境、便利的航运监管模式、高效的航运管理体制、低廉的口岸行政收费和公平的市场竞争制度。目前上海在这些方面仍与它们存在不小的差距。上海国际航运中心的建设需要借鉴世界典型航运中心的航运政策和管理体制,改善国际航运中心的软环境。

从国内来看,近年来,国务院相继以国家文件的形式对主要港口城市航运中心建设的战略目标和发展要求进行了定位。如:2009 年 4 月《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》,确立上海要建成为具有全球资源配置能力的国际航运中心;2011 年 5 月《天津北方国际航运中心核心功能区建设方案》,确立天津要建成为北方国际航运中心;2009 年 1 月《关于

推进重庆市统筹城乡改革和发展的若干意见》，确立重庆要建成为长江上游航运中心；2011年1月《关于加快长江等内河水运发展的意见》，明确提出加快武汉长江中游航运中心建设的要求。国内主要港口城市航运中心建设都注重航运发展模式的转变、航运服务功能的突破和口岸服务环境的改善，并在目标定位、组织结构、航运服务、建设重点等方面都有各自的特点。上海国际航运中心的建设也可以借鉴国内主要航运中心城市的一些好的做法。在完善国际航运中心建设环境中，除了现已实施的一些举措，还可参照国内港口城市航运中心建设方面的实践，进一步采取相应的对策。

上海市社会科学创新研究基地、上海发展战略研究所汪传旭工作室(以下简称“研究基地”、“工作室”)由上海市人民政府发展研究中心、上海市哲学社会科学规划办公室于2009年11月授牌设立于上海海事大学，聚焦国家航运事业发展和上海航运中心建设中的前沿问题和热点问题，开展系统而深入的研究。本书为研究基地和工作室近年来研究成果的提炼和总结。本书从国际视角对主要国际航运中心(香港、新加坡、汉堡、纽约和鹿特丹)的发展现状、服务功能与航运政策等开展比较分析，并在此基础上对上海国际航运中心建设提出可供参考的借鉴；从中国内地视角主要分析主要港口城市(大连、天津、青岛、上海、广州、南京、重庆和武汉)的港口发展、航运载体和航运服务现状，并提炼出内地主要港口城市航运中心建设的相同点与不同点，提出内地主要港口城市航运中心建设对上海的借鉴。本书的出版将为“十二五”时期上海国际航运中心的建设提供决策参考依据，对推进上海航运服务业向更深层次、更高层面的创新和转型也具有积极意义。

于世成

上海海事大学党委书记、教授

2013年1月

自序

本书从国际视角对世界典型航运中心航运功能、制度与政策等开展比较分析,从国内视角对主要港口城市的港口发展、航运载体和航运服务进行分析,提炼出国内主要港口城市航运中心建设的相同点与不同点,在上述国际和国内比较分析的基础上提出上海国际航运中心建设可供借鉴的政策和措施。

全书内容共分九章。第一章由汪传旭和董岗撰写;第二章、第三章、第四章、第八章和第九章由汪传旭撰写;第五章由董岗撰写;第六章由董岗和汪传旭撰写;第七章由柯蓉撰写。上海市交通运输和港口管理局茅伯科研究员对本书的内容也提出了宝贵的建议,许长延和姚漫两位研究生参与了本书的文字排版和校对工作。在此向他们表示由衷的感谢!

由于时间仓促、水平有限,本书难免存在不妥之处,恳望读者不吝指正,提出宝贵意见。

作者

2013年1月

目 录

国 际 篇

第一章 世界主要航运中心发展现状 / 3

第一节 世界主要航运中心港口发展 / 3

第二节 世界主要航运中心的航运功能 / 11

第三节 世界主要航运中心的航运政策 / 15

第二章 世界主要航运中心的航运政策比较 / 29

第一节 航运税收政策 / 29

第二节 航运投资政策 / 32

第三节 航运监管政策 / 32

第四节 自由港政策 / 33

第五节 航运法律制度 / 33

第六节 政府服务制度 / 34

第七节 口岸行政收费制度 / 34

第三章 世界主要航运中心对上海的经验借鉴 / 36

第一节 航运制度的借鉴 / 36

第二节 航运税收的借鉴 / 36

第三节 航运监管的借鉴 / 37

第四章 上海国际航运中心需要完善的配套政策 / 38

第一节 国家层面政策 / 39

第二节 上海层面政策 / 42

国内篇

第五章 国内主要港口城市航运中心建设现状 / 47

第一节 港口发展 / 47

第二节 航运服务 / 59

第三节 航运载体 / 68

第六章 国内主要港口城市航运中心建设的异同点分析 / 76

第一节 相同点分析 / 76

第二节 不同点分析 / 91

第七章 国内主要港口城市航运中心竞争力比较分析 / 111

第一节 基于层次分析法的航运中心竞争力评价 / 111

第二节 基于主成分分析方法的航运中心竞争力分析 / 119

第三节 基于聚类分析法的航运中心竞争力分析 / 123

第四节 结论 / 125

第八章 国内主要港口城市建设航运中心可供借鉴的经验 / 126

第一节 沿海保税港区与内陆腹地联动 / 126

第二节 沿海港口与内陆无水港合作发展 / 127

第三节 融资租赁船舶出口退税 / 127

第四节 积极实施港口营销策略 / 128

第五节 创新游艇产业服务模式 / 129

第六节 重视铁水联运的发展 / 129

第七节 具有协调统一的推进机制 / 130

第九章 对进一步完善上海国际航运中心建设环境的建议 / 131

第一节 完善国际航运中心建设的市场化运作机制 / 132

第二节 加快无水港网络建设 / 133

第三节 大力发展集装箱海铁联运 / 135

第四节 保税港区与内陆保税区联动发展 / 137

第五节 保税港区企业所得税减免 / 139

第六节 形成协调、统一、集中的航运服务业空间布局 / 139

附录 航运中心竞争力评价指标专家调查问卷 / 141

参考文献 / 146

国 际 篇

第一章

世界主要航运中心发展现状

第一节 世界主要航运中心港口发展

一、香港

（一）区位优势

香港位于远东贸易航线要冲,毗邻珠江三角洲,地理位置优越,航运资源优势得天独厚,具有极好的天然港口和广阔的华南经济腹地为依托,连续多年位居世界集装箱港口排名前列,是名副其实的国际航运中心。作为全球供应链上主要枢纽港,每周能提供约 440 个集装箱班次,往返全球近 500 个目的地。2011 年,抵港远洋轮船为 32 490 船次,而抵港内河船的船次下跌 4%,降至 172 180 船次。

（二）港口吞吐量

2011 年,香港港货物总吞吐量增长 4%,达到 2.77 亿吨。其中,抵港货物及离港货物分别增长 2%和 5%,为 1.58 亿吨和 1.19 亿吨。在抵港港口货物中,进口货物共 7 820 万吨,同比下降 2%,抵港转口货物则上升 7%,达到 7 960 万吨;离港出口货物上升 3%,达到 4 020 万吨,离港转口货物增加 6%,达到 7 940 万吨。

2011 年,香港港集装箱吞吐量为 2 440 万箱,同比增长 2.95%,虽然与升幅高达 5.3%的新加坡港相比,差距在进一步扩大,但仍维持在全球十大集装箱港口的第三位。首先,在葵青港区方面,集装箱吞吐量达到 1 741.6 万箱,上升 1.9%。其中,重箱为 1 528.9 万箱,微升 0.8%;空箱则有较大升幅,增加 10%达到 212.7 万箱;进口重箱 738 万箱,空箱 135.5 万箱,合共 873.5 万箱,上升

3.6%；出口重箱 790.8 万箱，空箱仅有 77.3 万箱，合共 868.1 万箱，微升 0.1%。其次，在中流作业、公众卸货区和内河运输方面，集装箱吞吐量为 698.8 万箱，同比增加 5.9%。

作为举世闻名的国际航运中心，香港凭借得天独厚的地理位置、先进的自由港政策和强大的经济实力，自 1994 年以来曾 11 年荣膺世界第一大集装箱港的宝座。但近三年香港港集装箱吞吐量的变化幅度呈现大起大跌态势：2009 年集装箱吞吐量为 2 104 万箱，大跌 14.1%；2010 年集装箱吞吐量为 2 369.9 万箱，增加 12.6%；2011 年集装箱吞吐量达到 2 440.4 万箱，微升 3%，这种态势则反映了香港贸易缺少本地生产，以中转货为主的特性。

（三）生产能力

香港港口的主要货物装卸设施包括集装箱码头、内河货运码头、中流作业区及公众货物装卸区。截至 2011 年，香港共有 9 个集装箱码头，24 个泊位，98 台岸边吊机，堆场吊机 316 台，门座吊机 10 台，水深可达 14.2 到 15.5 米，占地 279 公顷，远洋船只靠泊岸线总长可达 7 694 米，驳船岸线 753 米，总的集装箱处理能力超过 1 900 万 TEU。分别由现代集装箱码头有限公司、香港国际集装箱码头有限公司、中远国际集装箱码头有限公司、迪拜环球港务和亚洲集装箱码头有限公司五家码头运营商负责管理和营运。其中，中远国际集装箱码头拥有 2 个泊位，远洋轮船岸线总长 640 米，岸边水深达到 15.5 米，总面积 30 公顷，堆场容量达到 23 958 TEU，冷藏柜容量 1 080 TEU。

在现代化的基础设施条件下，香港货物装卸作业素以效率高著称，集装箱船在港内的周转时间平均为 13.6 小时，一般货船在浮泡和锚地从事中流作业的周转时间平均为 37 小时和 34 小时，集装箱在港周转平均时间仅为 10 小时左右。此外，香港码头的泊位利用率、堆场利用率、装卸效率也十分高。以中远国际集装箱码头为例，2010 年其泊位利用率达到 64.6%，平均船舶装卸率达到每小时 30.09 吊，平均全船起卸率达到每小时 83.44 吊，平均集装箱堆场全程交收时间仅为 45.2 分钟，平均堆场利用率达到 59.54%。

（四）发展目标

为了规划香港特区未来 20 年可持续实行的港口发展竞争策略，香港制订了《港口规划总纲 2020 研究》，使香港特区在港口服务方面，保持在华南地区的领先地位，并确保港口能为香港特区带来可持续的经济利益。这些计划包括：香港为先计划；港口提升计划，着眼于提高香港港口（尤其是葵涌货柜港）的生产力；港口整合计划，即政府担当协调者的角色，确定可行的长远措施，重整码头分布，进一步提升效率，巩固和提升香港国际航运中心的地位。

二、新加坡

（一）区位优势

新加坡位于马来半岛的最南端,马六甲海峡东口,地理位置十分优越,扼太平洋及印度洋之间的航运要道,是东南亚的海上枢纽,被誉为“东方十字路口”。新加坡港已成为亚太地区重要的国际航运中心,在全球物流中扮演了重要枢纽的角色,迄今至少有 250 家船公司,将新加坡与全世界 123 个国家和地区的 600 多个港口相连接,每周有 430 艘班轮发往世界各地,为货主提供多种航线选择。

（二）港口吞吐量

2011 年,新加坡港的货物吞吐量创造了该港的新纪录,达到 5.3 亿吨,同比增加 5.4%。此外,2010 年新加坡港的货物吞吐量同比增长了 6.4%,由 2009 年的 4.72 亿吨提升至 2010 年的 5.03 亿吨;2009 年,新加坡港的货物吞吐量则比 2008 年减少了 8.9%。

2011 年,新加坡港的集装箱吞吐量达到 2 994 万 TEU,增幅高达 5.31%,也超过了 2008 年的历史最高水平 2 990 万 TEU,仍位居全球十大集装箱港口第二位。2010 年,新加坡港的集装箱吞吐量为 2 840 万 TEU,同比增长 9.8%;2009 年,新加坡港的集装箱吞吐量为 2 590 万个标箱,比 2008 年减少了 13.5%。

2011 年,港口业务依然表现良好,还有几项业务刷新了以往的纪录。在船舶抵港吨位方面,创下了 21.2 亿吨的新纪录,同比增长 10.4%,继续保持了全球最繁忙港口的地位。其中,集装箱船和油轮在船舶抵港吨位中分别位居第一和第二位,各占 31.0%和 30.8%的份额;在船舶抵港数量方面,大型船舶数量达 127 998 艘,其中巨型油轮 15 861 艘,集装箱货轮 19 290 艘。作为全球领先的国际航运中心,新加坡成为 120 多家国际航运集团的总部所在地,航运业雇用人数超过 170 000 名,并为新加坡贡献了约 7%的国内生产总值。

（三）生产能力

新加坡是全球最繁忙的港口之一,拥有全球最大的集装箱中转码头。自 20 世纪 60 年代,新加坡开始大力兴建集装箱专用泊位,首个泊位于 1972 年投入运营。通过逐步改建和新建集装箱专用码头,配合积极的集装箱中转政策,与政府当局和相关行业紧密协作,新加坡港迅速发展并转变成为东南亚的集装箱国际中转中心。但在 2000 年和 2002 年,全球两大船运公司马士基和中国台湾地区的长荣海运先后将业务从新加坡港转向马来西亚的丹絨柏勒巴斯港,共带走约 400 万 TEU 的货物量,为力保世界最繁忙中转港的地位,新加坡进一步扩大集装箱码头泊位规模,通过技术改造挖掘内部潜力提高集装箱年均处理能力等措施,如在巴西班让集装箱码头,新的超巴拿马型岸吊已经投入运营,这种动态岸吊在该地区

尚属首次使用,主要为世界上最大的集装箱船舶提供装卸服务,如巨轮“艾玛·马士基”。目前,新加坡港共拥有丹戎巴葛、岌巴、布拉尼和巴西班让 4 个集装箱作业区,54 个专用泊位,码头岸线总长 16 公里,总用地面积 600 公顷,装卸桥 190 台,设计年处理能力为 3 500 万 TEU。

(四) 发展目标

虽然新加坡港作为全球第一大集装箱港口的地位在 2010 年被上海港取代,但这并不意味着新加坡作为全球物流中心的地位有所下降。为进一步加强新加坡作为国际航运中心的地位,新加坡政府将继续投资于基础设施、改善政策与计划及培养本地航运人才。基础设施方面,尽管航运业前景仍然不明朗,新加坡政府依然进行巴西班让码头第三和第四阶段的扩建计划,以应付未来集装箱量增加的需求,新增泊位将为新加坡海港提供多一半的容量;同时也在港口进行疏通及加深工程,为即将在此停靠的超级大型船舶做好准备。改善政策方面,新加坡政府将定时与航运业者进行沟通、寻求咨询,确保针对航运公司的政策与计划能够与时俱进,符合目前航运业发展的需求,如在保留现有对船舶管理公司、船务代理、船舶经纪和货运衍生产品经纪的税务优惠基础上,进一步添加对航运服务业的税务支持,包括将商品及服务税的零税率范围扩大至船舶零部件维修及保养行业,确立买船或造船租贷利息豁免预扣所得税措施。

三、汉堡

(一) 区位条件

汉堡港位于易北河下游,阿尔斯特河和比勒河汇合处,距北海 110 千米,集河港与海港的优势于一身,地处世界三大干线航线上,位于欧亚大陆桥上的起讫点上,是德国最大的海港,也是欧洲最佳转口港之一,被誉为“德国迈向世界的门户”。5 700 个集装箱班轮将汉堡港和世界各地约 950 个港口联系在一起。2011 年,每周从汉堡始发的固定班轮航线平均达 100 条,其中,远东航线平均达到 26 条全集装箱航线,9 条北美航线和 11 条南美航线以及 20 条非洲航线,还有约 50 条支线服务于北海和波罗的海地区。

(二) 港口吞吐量

2011 年,汉堡港进出口货物量强力反弹,远洋货物转运量达到 1.32 亿吨,同比增长 9.1%;集装箱吞吐量达到 902 万 TEU,比 2010 年的 790 万 TEU 同比增加 14.18%,位居全球集装箱港口吞吐量的第 16 位,比 2010 年的排名下降一位。虽然距 2007 年和 2008 年所创造的货物转运量的纪录还有很大的差距,但在所有北欧港口中仍是集装箱转运绝对增长量最多的港口,已超越安特卫普港的 870 万 TEU 重新成为欧洲第二大集装箱港。

2011年,东亚以及北美、南美地区以及波罗的海区域都是汉堡港集装箱运输增长的主要力量。与亚洲间的集装箱运输在其他各航线中处于领先地位,集装箱运量总计达520万标准箱,比2010年多出约41.9万标准箱,同比增长8.8%;但集装箱贸易增幅最大的则是美国间航线,高达81.6%,美国也从汉堡对外贸易重要伙伴排行榜的第12位跃居到第6位;波罗的海航线的集装箱运输也蓬勃发展,2011年通过支线完成的转运增长约27%,大大超过了平均水平,俄罗斯与汉堡之间的集装箱贸易实现巨大增长,增幅为35.7%,往来达59.6万标准箱,成为汉堡港集装箱运输第二大对外贸易伙伴;与波兰各港口的支线运送货物总计23.8万个标准箱,也呈现出超过平均水平的增长,增幅为33.3%。

(三) 生产能力

汉堡港拥有超级现代化集装箱码头,该码头分为四个作业区,共计320多个泊位,41公里长的码头岸线,其规模在欧洲排行第二,仅次于荷兰鹿特丹港。年均抵靠来自世界各地大中型集装箱船舶5000余艘和来自欧洲和亚洲各地集装箱火车1100列车次,每列集装箱火车长度平均超过700米,年均集装箱吞吐能力超过1200万TEU;现代化码头集装箱吊车超过21台,自动化装卸能力强,集装箱船装卸、汽车和火车装卸,集装箱在码头泊位和堆场之间的拖运和积载等全部通过电子信息自动化操纵。2011年,汉堡港最大的集装箱码头运营商HHLA共处理集装箱710万TEU,增长了21.3%,占汉堡港集装箱总吞吐量的78.71%。此外,汉堡港的两大集装箱码头运营商HHLA和Eurogate正在大力拓展,升级其在汉堡的码头,HHLA将为在汉堡港的码头投资8亿欧元,将运输能力提高到超过100万标准箱;Eurogate将向西扩展,将运输能力提高到约600万标准箱。此外,汉堡港还拥有4个散杂货码头,专门用于散杂货船、驳船、铁路和公路联运装卸服务,仅仅铁矿砂和煤炭等进口散杂货,汉堡港卸船量就日均超过10万吨,然后通过铁路、驳船和公路源源不断地运送到德国和欧洲各地。

(四) 发展目标

2011年汉堡港接待大型船舶始发的业务量达894艘,为应对持续增长的海运及运输量,汉堡港对港口和基础设施建设进行了大幅度投资以及开发新的IT系统,并将对易北河下游和易北河外部航道进行调整。此外,汉堡港还充分利用易北河沿岸,通过拆除多余的码头、改建原来的散货和杂货码头、填埋无利用价值的港池或动迁附近的村庄等获得了许多土地,用于现代化集装箱码头、堆场、仓库和物流基地的建设,大大提高了汉堡港的集装箱吞吐能力。根据汉堡港“港口发展规划”,预测2015年汉堡港的货物吞吐量将增加一倍,达到2.22亿吨;集装箱量将达到1800万TEU,为进一步扩大汉堡港通用港口功能,在2011年动工兴建丹麦—德国波罗的海大桥,公路桥面双向四车道,公路桥面下有两条火车铁轨,总共

投资大约 55 亿欧元,预计该桥 2016 年竣工;为了扩大德国北部内河水运网络通道,德国投资超过 1 亿欧元资金使得重新开发和扩建后的基尔运河可以通航船体长度达到 280 米,船体宽度达到 40 米的万吨轮。由于汉堡港是远洋运输、欧洲沿海、内河,尤其是波罗的海地区支线集装箱转口枢纽港,而基尔运河又大幅度强化汉堡港的通用港口功能。

四、 纽约

(一) 区位条件

纽约位于美国东北部纽约州东南沿海哈德逊河口东西两岸,在长岛西端的上纽约湾内,濒临大西洋的西北侧,是美国的第一大城市。由于纽约位居全美人口最密集、工商业最发达的东北大西洋海岸区域,又邻近全球最繁忙的大西洋航线,再加上港口条件优越,又以伊利运河连接五大湖区,使得纽约新泽西港成为美国最重要的产品集散地,也因此奠定其全球重要航运交通枢纽及欧美交通中心的地位。作为美国东部的重要门户,纽约新泽西港共拥有 40 条通往亚洲的航线,包括 7 条到印度次大陆的航线,以及最新的往返汉堡、安特卫普和越南之间的快运航线,能够为客户提供更多选择,直达世界各个主要市场。

(二) 港口吞吐量

2011 年集装箱吞吐量高达 550 万 TEU,比 2010 年的 529 万 TEU 同比增长 3.97%,已经超过了金融危机前 2007 年的最高纪录 530 万 TEU,位居全球集装箱港口吞吐量的第 21 位,比 2010 年的排名下降一位,但仍是仅次于洛杉矶和长滩的美国第三大集装箱港、美国东海岸最大的集装箱港。

纽约新泽西港的成功之处不仅在于它是连接最广泛、最能适应未来发展的跨洋航运枢纽,该港与铁路、公路和联合运输服务密切衔接,货物离开港口 24 小时内,便可抵达美国三分之一和加拿大一半的市场,还因为纽约新泽西港位于美国东部港口集群的中部位置,地理位置优越,运往加拿大或美国东部的其他地区的货物都要经转纽约新泽西港。此外,从 2003 年以来,纽约新泽西港和亚洲的贸易不断增长,特别是东北亚、南亚还有南亚次大陆,这些地方大概占纽约新泽西港现在港口贸易量的 50%。

(三) 生产能力

纽约新泽西港主要包括纽约、新泽西、纽瓦克三部分,港区面积为 3 800 平方公里,共计 16 个主要港区:纽约市一侧 10 个,新泽西州一侧 6 个,集装箱码头 37 个,深水码头线总长近 70 公里,远洋船深水泊位 400 多个。2011 年,港口快速铁路系统的集装箱作业量创造了新纪录,共计 42.21 万 TEU,比 2010 年增加 12%。过去 10 年中,纽约新泽西港的铁路运输以每年 10%的速度增长,铁路运输已成为