



港口经济 研究

Port Economy
Research

董维忠 著

Port Economy
Research



中国财政经济出版社

Port Economy

港口经济研究

董维忠 著

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

港口经济研究/董维忠著. —北京: 中国财政经济出版社, 2005.1

ISBN 7-5005-7801-6

I. 港… II. 董… III. 港口-运输经济-研究-中国 IV. F552

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 133087 号

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.com.cn>

E-mail: cfeph@cfeph.cn

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码: 100036

发行处电话: 88190406 财经书店电话: 64033436

北京财经印刷厂印刷 各地新华书店经销

787×1092 毫米 16 开 21.5 印张 335 000 字

2005 年 1 月第 1 版 2005 年 1 月北京第 1 次印刷

定价: 35.00 元

ISBN 7-5005-7801-6/F·6851

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

目 录

第一章

港口经济发展与评价 1

第一节 港口经济的内涵与发展 2

第二节 国外港口经济的发展 7

第三节 港口经济与城市发展 16

第四节 港口对城市经济发展的贡献 26

第二章

港口与区域发展优势 38

第一节 港口功能演变与竞争特点 39

第二节 港口与区域比较优势 52

第三节 港口与区域竞争优势 58

第四节 港口优势与经济发展 69

第三章

港口经济的产业集聚 78

第一节 产业集群内涵及特征 79

第二节 产业集群的形成 88

第三节 产业集群的战略应用 97

第四节 港口经济的产业集群 108

第四章

港口经济的园区建设 115

第一节 园区经济的理论基础 115

第二节 园区经济发展模式与创新 124

第三节 港口经济园区的建立 132

第四节 港口经济园区的促进体系 139

第五章

港口经济的物流园区 148

- 第一节 现代物流园区综述 149
- 第二节 港口物流园区的功能 156
- 第三节 港口物流园区建设管理 164
- 第四节 港口经济的国际物流园区 171

第六章

港口经济的工业园区 181

- 第一节 港口工业发展 182
- 第二节 港口工业园区的形成 193
- 第三节 港口工业园区的开发建设 199
- 第四节 港口工业园区竞争力提升 209

第七章

国外港口经济的特殊园区 217

- 第一节 港口自由区的发展和性质 218
- 第二节 港口经济特殊园区的建设管理 224
- 第三节 港口经济特殊园区的形式 234
- 第四节 企业利用港口经济特殊区的评价 239

第八章

我国港口经济的特殊园区 245

- 第一节 保税区政策功能与作用 246
- 第二节 区港联动的保税物流园区 253
- 第三节 港区一体化的自由港区 259
- 第四节 河口港区的综合开发 264

第九章

国际航运中心建设 274

- 第一节 国际航运中心特征与发展 275
- 第二节 腹地型航运中心的建设 283
- 第三节 国际航运中心建设资金筹措 290
- 第四节 建设国际航运交易所 294

第十章

天津港口经济发展 299

第一节 天津港口经济的发展现状 300

第二节 天津港口经济的产业发展 310

第三节 建设天津国际航运中心 317

第四节 天津港口经济发展的对策 323

我的港口经济观 333

参考文献 335

。随着港口的发展，城市也随之发展。港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。随着港口的发展，城市也随之发展。港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。

第一章

港口经济发展与评价

港口与城市

港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。随着港口的发展，城市也随之发展。港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。

港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。随着港口的发展，城市也随之发展。港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。

港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。随着港口的发展，城市也随之发展。港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。

港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。随着港口的发展，城市也随之发展。港口是城市发展的基础，城市是港口发展的依托。港口与城市的关系，是一个相互依存、相互促进的关系。



纵观世界经济与港口、城市的发展历程，人类和江河海洋具有不可分割的关系。据统计，全世界经济总量的 20% 集聚在离海（江、河）100 公里的沿海（江、河）地区。全世界经济发达地区都是与港口结合在一起的，二者共生共荣。世界许多港口城市，无论其港口经济

济，还是城市经济的发展都很成功。它们都是充分利用港口区位优势，在提高港口竞争力的基础上发展港口经济，再利用港口经济拉动城市经济发展，从而形成了港口城市经济发展的范式。

第一章

第一节 港口经济的内涵与发展

一、港口经济的内涵

目前，对于港口经济的内涵尚未形成理论界认同的界定，一般认为港口经济从空间上看是一个区域概念，从产业上看是一个诸多产业的集合概念。

从区域的角度来说，港口经济是利用港口优势所形成的区域经济。优越的区位优势使其所涉及的地域既包括了港口区，也包括了依托港口而发展的区域。因此，港口经济是利用港口的节点区域优势，以港口为窗口，以临港区域为中心，以一定的腹地为依托，与港口密切相关的经济。

港口经济是集群经济。港口企业和机构集中在港口这个特定的地理位置上，能产生规模经济和外部经济；相关企业有分工、协作、竞争，在产业升级、技术进步上有互动性；同时，可以享有共同的资源，以此降低企业的交易成本，提高制造业的竞争力。

从产业的角度来说，港口经济是关联经济。港口经济是以港航及相关产业为核心的产业经济。港口的有利条件促进了港航及相关服务业的发展，也促进了依托港口的制造业发展，特别是依托海洋运输、海洋资源的临海工业以及商贸业等相关产业的发展。港口产业经济的发展能带动港口区域、港口城市及腹地的经济发展，具有极大的关联效应，并影响到港口城市特色产业结构的形成。

港口经济是流量经济。它是物流、信息流、资金流等交流、处理、交易的重要场所。这些资源的流动促进了港口经济的发展。

港口经济是开放经济。港口具有内陆和海外两方面的腹地，港口的辐射功能把国内和国外的经济联系起来，能够使国内经济融入全球经

济。港口经济不但成为两方面经济的交汇点（国内与国外经济），而且也成为两种文化的交汇点（东西方文化），进而也就为特色产业的产生

奠定了基础。

综上所述，笔者认为港口经济是：以港口为中心、港口城市为载体、综合运输体系为动脉、港口相关产业为支撑、海陆腹地为依托，并实现彼此间相关联系、密切协调、有机结合、共同发展，进而推动区域繁荣的开放型经济，或者是在一定的区域范围内由港航、临港工业、商贸、旅游等相关产业有机结合而成的一种区域经济。

从学科性质讲，港口经济属于交叉学科，既有经济的内容，也有现代物流、交通运输、国际贸易、网络信息等相关学科的内容。

二、港口经济的发展阶段

港口经济是一个不断变化、逐步深化的概念，经济的发展、港口功能的演变给予港口经济新的内涵。港口经济的发展大致经历三个阶段：

（一）港口经济的初级阶段

这一时期，港口的基本功能仅是简单的中转运输，其经济活动的范围就是迅速、安全、优质、低价地将抵达港口的货物和旅客，通过装卸作业和承载服务等过程运送出港。在这一阶段，港口经济与周边地区的经济联系相对松散，对周边地区经济的聚集力和辐射力也较为脆弱。

（二）港口经济的发展阶段

经济发展对港口的依存度不断增强，港口功能开始由单一的运输功能，逐步向包括加工制造功能、分拨配送功能和多种形式的服务功能在内的多方面拓展。港口经济的区域聚集力和辐射力大大加强，港口开始成为区域性经济贸易和文化交汇的中心场所之一。与此同时，为进一步发挥港口经济优势，服务国际贸易，一些具备条件的港口城市开始在港口附近设立自由港或者保税区、保税仓库等，以增加港口经济的聚集和辐射功能。

(三) 港口经济的成熟阶段

伴随港口现代化和经济全球化的发展,港口经济的辐射范围大大超出港口城市甚至所在国家的地域范围,开始成为国际间的商品周转中心和经贸中心、金融中心。此时,港口经济的产业链不断升级,与港航产业相关的各种服务业获得了空前发展。进入 20 世纪 80 年代以来,计算机和网络技术的高速发展,为港口经济的发展注入了新的活力,管理的信息化和信息处理的电子化极大地提高了港口的运转效率,港口经济进一步融入信息服务产业,并日益成为国际经贸信息的重要交汇中心。

由此可见,港口经济就是港口与区域经济融合、渗透,并不断升华的经济过程。充分利用和发挥港口优势,创造性地发展港口经济是港口城市经济发展的必然选择。

三、港口经济的产业划分

港口经济的发展需要特定的港口产业支撑,如果没有港口相关产业的支持,港口的发展是难以想象的。大多数港口均位于海、陆、空三位一体的运输方式的交汇点上,其商品原材料从开采到生产加工、配送,直至废物处理可形成一条“典型”的物流供应链。在临海和港口附近建立加工贸易区、对进口的货物进行加工后再进口,或对中转货物进行再增值服务,如在包装、分类、组装等已成为世界主要港口的发展趋势,这对于促进港口所在城市和地区的发展具有重要作用。港口航运的发展必然带来港口产业经济的发展,港口产业经济又必须依靠持久繁荣的工业基地,港口大城市的工业基地更是港口产业经济得天独厚的条件。港口产业,指以港口为依托,与港口集散活动有关,从事物流生产与销售活动并在经营管理、组织体系上形成独特风格的行业。

国际经济发展的历史表明,产业经济形成金融中心、金融中心控制产业经济的状况多是国际贸易大港的伴生物,纽约、伦敦、东京和香港都是如此。由于国际贸易中转港的发展,在港口的相应陆域或港口城市中兴起了工业企业、商业街区 and 金融、贸易、交通、信息、保险、旅游等行业,从而使港口产业经济得以独立姿态出现,成为港口经济的港区新兴产业经济。

港口经济在产业结构上,不仅包括港口和航运业,而且还包括其他相关产业。界定港口经济实际上就是要界定港口经济的核心产业和相关产业的具体内容。如果采用港口与城市一体化的产业结构划分标准,港口经济的产业结构一般可划分为以下几部分:

(一) 港口直接产业

严格地讲,仅指港口的装卸主业,但实际操作上可将港口企业所经营的全部产业都划归这一类。

(二) 港口关联产业

指与港口主业有着前后联系的产业部门,如海运业、集疏运业、仓储物流业等。这些产业部门分布在以港口主业为核心的产业链的不同部位。

(三) 港口依存产业

指以港口存在为选择主要依据而设立的产业部门,如造船业、贸易、钢铁、石化等。更广泛地讲,可指建立在港口及港口区域一定范围内,利用港口而布局生产经营的产业。

(四) 港口派生产业

包括:(1)建立在一定范围内与港口直接产业、港口关联产业、港口依存产业的经济活动有关的金融、保险、房地产、饮食、商业等服务业;(2)城市直接或间接与港口直接、关联或依存产业的经营有关的其他产业。

港口直接产业和港口关联产业是港口经济的核心,具体包括:(1)航运业;(2)码头装卸搬运业;(3)进港船舶服务业;(4)仓库与物流业;(5)港口行政;(6)国际贸易及货运代理业;(7)其他港口经营的服务业等。

港口依存产业和港口派生产业是港口经济的重要内容,其经济量最大,也是港口经济重点发展的产业。具体包括:(1)加工制造业;(2)批发、零售业;(3)金融、保险业;(4)水、电、煤气供应业;(5)船舶修造业;(6)海洋业;(7)其他服务业。港口依存产业的范围很广,既分布在港口周围地区,也分散在港口所在的城区。

四、港口经济的产业构成

除了传统的港口装卸、储存、运输业务外,主要包括:港口、船舶、车辆设施服务业;港口及船舶运输生产、生活服务业;代理业;贸易及其金融、保险、通信产业;货物的保税及分销、配送服务业;港口及航运工业(如修造船业、集装箱制造业等);海洋工业及海洋产业基地;货物的加工、包装业;临港工业;港口环境保护产业;港口建筑业;港口救捞业;口岸服务业;港口旅游业等。随着社会经济的发展,港口依存产业体系的范围还在不断扩大。

第一,港口运营服务业,是由相关运输业、仓储物流业、港口服务业等组成。在界定一项业务是否属于港口运营服务产业时,一条基本原则就是这项业务是否是为了货物实行位移所必须的。如果一项业务虽然是在港口内存在,但其业务并不是货物和旅客位移所必须,则这样的业务并不属于港口服务业。因此,港口运营服务业应包括政府部门和企业部门两部分。政府部门包括政府职能部门和港口当局,如海关、边防、警察、海监、卫检、商检、消防、引航等,这些都是港口完成货物位移必须的部门;企业部门主要包括货物装卸、中转、堆存、分拨、配送,及海运相关服务、铁路运输、公路运输、管道运输、船舶供给等与港口装卸服务和运输相关的部门。政府部门与企业部门的有机结合,构成了港口服务产业的庞大体系,成为港口经济结构中贡献较大的主要门类之一。

第二,由依托港口的工业、国际贸易业、进出口贸易企业所构成的产业部门。区别一个企业是否是港口用户不仅要看其是否处在港口的范围内,同时更要看其对港口的依存程度有多大。在空间上,港口用户可以分为临近港口用户和非临近港口用户。非临近港口用户是指那些使用港口提供的服务,但自身并不位于港口,亦不拥有港口装卸设备的企业。

第三,由建筑业构成的港口建设部门。此类部门不仅需要花费巨额的投资,还需要大量的人工、物料、科技的投入。这些部门在港口建设中往往还会与其他行业产生广泛的联系。它们不仅会与大量的建筑材料生产企业产生供应链关系,还会与运输企业,尤其是水运企业,产生运

输服务关系。

第四,为实现港口流通中转、加工、分配等功能而出现的涉港金融、保险、信息、咨询、代理、旅游等港航相关产业。(1) 社会经济的国际化和信息化,使港口业务对高质量信息收集和传递工作的需求量增加,涉港信息服务业充分发展起来。(2) 港口的发展繁荣了传统港口咨询业、代理业,如货代、船代业等。(3) 港口的发展带动了金融业的空前发展。作为资金往来的汇集地,港口融资便利,而港口建设更需要金融的支持,港口贸易功能更离不开金融。没有形成多功能多层次的金融体系和健全的新型的金融服务手段,港口难以形成贸易大港,也难以成为外向型的经济中心和航运中心。(4) 港口的发展促进了旅游业的兴起。

第二节 国外港口经济的发展

考察国外发展港口经济和城市经济的措施,我们可以得到很多宝贵的经验。

一、世界著名港口的经济发展

(一) 鹿特丹港的港口经济发展

鹿特丹是全球吞吐量最大的港口,它是荷兰的工业中心并促进着荷兰经济的发展,鹿特丹港对荷兰经济的贡献占荷兰 GNP 的 10%,并提供 38 万个就业岗位。

从鹿特丹港始发的 500 条班轮航线挂靠世界上 1000 个左右港口。优越的地理位置和发达的腹地交通网是鹿特丹港成就全球第一的重要因素。为客户提供 24 小时服务的网络的发展多年来巩固了鹿特丹港的地位。鹿特丹港为居住在离鹿特丹半径在 500 公里的 16000 万客户提供服务,这是个巨大的市场,相当于 8000 亿元的综合购买力。

鹿特丹港十分注意避免装卸货种单一化,为了发挥它欧洲主要港口的功能,它对每种货物给予恰如其分的关注,鹿港在许多货种装卸方面

都很活跃，我们可以同时称鹿特丹港为化学品港、铁矿港、（液体）散货港、汽车港、件杂货港、冷冻货港和集装箱港。国有和私营企业都对种类市场进行了大额投资。港池、泊位以及基础设施都能得到不断的改造，使之得到超前的发展。

在集装箱装卸方面，码头条件一流，即使是新一代 7000 箱以上的集装箱船也能随到随靠。马斯夫拉克特新港区的现代化和自动化的三角洲码头配备了最高质量的装卸设备，并可开展多式联运，为附近地区提供配送服务。

鹿特丹港吞吐的货物 80% 的发货地或目的地都不在荷兰，大量的货物在港口通过一流的内陆运输网进行中转，运抵欧共体各成员国。通过适当的运输模式货物可在 48 小时内运到欧洲内陆各目的地。荷兰的长途公路货运量占欧洲公路运输总量的 40%，荷兰的高速公路运输与欧洲的公路网直接联接，覆盖了从英国到黑海、从北欧到意大利的欧洲各主要市场。现在，对铁路系统正在进行进一步改造，在鹿特丹和德国之间建造的先进的铁路，将使铁路运输方式更具有吸引力，它完全符合生态要求，对于长途运输来说高效而低廉，鹿特丹港通过铁路网与欧洲各主要工业地区相连，直达班列开往许多国外目的地。从鹿特丹到欧洲内陆的水上交通网也十分发达，内河航运更具环保，可靠、价廉及安全等优点。在鹿港中转的货物大约有 40% 是通过驳船运往欧洲内陆的。充裕的近洋运输条件可以通过二程运输把洲际货物运往目的地。不管目的地是英国还是欧洲大陆，货物离开鹿特丹后可在 24 小时内运到。空运货物可以通过 50 英里外的阿姆斯特丹国际机场或鹿特丹国际机场进出。此外，鹿特丹港还为客户提供个性化运输和中转服务，与多式联运结合，鹿特丹港每天工作 24 小时，每周工作 7 天、每年工作 52 周，确保满足欧洲每一个需求。

优越的地理位置和发达的腹地交通网是鹿特丹利用港口区位优势发展港航产业的重要因素。从鹿特丹港始发的 500 条班轮航线挂靠世界 1000 个港口。鹿特丹港为居住在离鹿特丹半径在 500 公里的 16000 万客户提供服务，这是个巨大的市场，相当于 8000 亿元的综合购买力。

鹿特丹港大力发展配送园区。因为认识到物流中即时送货和成本效益分析的重要性，鹿特丹港建立了配送园区，以满足日益增长的配送要求。对于不直接中转去欧洲内陆的货物，鹿特丹港提供许多存储和疏运

设施。配送园区被战略性地设立在离货物码头和联运设施很近的地方。

配送园区是许多企业在欧洲建立的配送中心所在，也是小企业把货物交付一个能保证即时送货到全欧洲就放心的物流服务商。对于中小企业来说，来自同一个国家的几个企业在这里可以共用一个贸易和配送中心。

充分利用港口区位优势，发展临港工业。在鹿特丹港区有一个很大的多种工业园区，其中最重要的是炼油和化工工业，像壳牌、埃索、科威特石油公司、阿克苏诺贝尔、伊斯特曼等都在港区设点。相关工业活动也在这些公司周围集聚，炼油和化工工业公司在港区共雇用了 14000 名员工。管道运输对于鹿特丹石化公司非常重要，它不但组成了港口工业园区各公司的连接，同时将原料运进或运出内陆，在港口工业园区下面共铺设了 1300 公里的管道。食品工业是另一个非常重要的工业，贸易、存储、加工以及运输公司全集中在港区，像联合利华、可口可乐是其中的代表。对于欧洲大的超市来说，鹿特丹是他们位于海边的超市，他们可以在鹿特丹找到他们想要的所有东西。

“地主型”管理模式。“地主型”港口的港口管理局实际上相当于一级政府机构，港口管理局统一港口地区码头设施、临港工业以及其他设施的用地管理，拥有很大的经营管理自主权和土地使用权。其集散用地和港口工业用地均由鹿特丹市港务局统一负责管理，鹿特丹市港务局在港区内辟有专门的临港工业区，重点引进和布局与港口相关的产业。港区和临港工业区管理合一，一体化发展，因而鹿特丹港在荷兰国家经济发展中的地位十分突出。1998 年，该港推出了一项名为“2020 年港口与产业一体化计划”的港口发展计划，核心是推动港口和港口相关产业协同发展，到 2020 年其增加值要从 1995 年的 386 亿荷兰盾增长到 1220 亿荷兰盾，三个亿荷兰盾，对 Rotterdam 地区以及荷兰全国的 GDP 贡献率要分别提高到 40.5% 和 8.2%。

鹿特丹港面临变化的新环境。像世界上所有港口一样，鹿特丹也面临一个变化飞快的环境：全球经济的发展趋势、运输趋势、特别是港航系统的变化都对国际物流产生一定的影响。荷兰政府和港口为了应对挑战，已开始实行一项“枢纽港”政策，以帮助荷兰的港口巩固地位。该政策包括政府在以下方面的支持：支持多式联运，支持 EDI 的集成和网络，促进通畅快速的海关服务以确保港口货物的及时发运，对集装箱的电子扫描，鼓励运输设施技术创新，加强对物流管理的教育和培训，

推行港口管理体制改革的措施。

鹿特丹港务管理局应对挑战的措施。为了跟上全球贸易、国际运输和物流的发展趋势,鹿特丹港务管理局不断进行功能调整。港务管理局的传统任务是一方面发展、建设、管理并经营港口和工业园区,一方面实施高效、安全、便捷的船务运输管理。现在,面对新的挑战,鹿特丹港务局正扮演着一个商业企业伙伴的角色,它正对物流链进行战略性投资,以巩固鹿港和工业园区的地位。在预期集装箱吞吐量不断增长的前提下,鹿港正进行玛斯夫拉克特港二期建设,为现有港区围海造4平方公里的场地。腹地变得更有效率是港口提高竞争力的途径之一,鹿特丹港务局正在尝试着使用近海运输、驳船和铁路等方式来实现。为了跟上市场的要求,鹿特丹港十分重视创造一个能满足未来IT需要的环境。港务管理局正参与许多IT技术的开发。

(二) 汉堡港口经济的发展

汉堡始建于1182年,是德国最大的港口城市和第二大工业中心,全市面积755平方公里,现有人口160多万,是依托港口发展起来的典型城市。

汉堡港位于汉堡市内,易北河的右岸,被誉为德国“通往世界的大门”,是德国最重要的海港和最大的外贸过境地。港口集装箱转运量仅次于鹿特丹,是欧洲第二大集装箱港。

汉堡充分利用港口优势,大力发展外向型的港口经济。

首先,天然的航运要冲和良好的港口条件是汉堡港发展的基础。汉堡位于易北河、阿尔斯特河和比勒河的汇流处,北距海洋110公里,万吨轮可长驱直入。汉堡兼有海港和河港的功能,是“两海三河之港”。易北河通过运河与阿勒尔河,莱茵河,奥得河相连,汉堡港又为捷克、匈牙利、瑞士等内陆国的部分出海口。同时,它还有别于其他海港,那就是它位于欧盟,这个欧洲市场的中心,使它成为欧洲最重要的中转海港。

其次,优良的港口设施是港口竞争力的关键。汉堡港区的面积达到91平方公里,占市区总面积的12%,汉堡河岸长达288公里,有大小码头75座,总长约65公里,可供250艘船舶同时停泊和装卸。港口配有各种装卸设备,有各种岸吊、桥吊、可移式吊、抓斗吊、汽车吊、浮

吊、吸扬机、输送带、铲车及滚装设施等,其中浮吊最大起重能力达1200吨。吸扬机装卸谷物的效率每小时为1300吨。超巴拿马型的集装箱装卸桥,负荷80吨,吊臂伸展跨距至岸边铁道外48m,向内可伸展23.5m,码头上露天货场为82万平方米,货棚为105万平方米(另有12万平方米可调节温度的),油库总量达380万吨,粮仓容量为74万吨。在易北河的大船锚地水深达36米,可泊特大型的油船。此外还建有21个浮船坞,升降能力达13万载重吨,干船坞最大可容纳32万载重吨的船舶。为了适应集装箱运输的发展,汉堡港的集装箱2000年处理量超过400万个集装箱。以条型码技术、计算机互联网络、全球卫星定位技术、电子数据交换系统为代表的高新技术,在汉堡港内应用十分广泛。

汉堡港于1983年就投资建设EDI中心,目前可传输海运行业中使用的各种业务信息以及处理200多种格式的与海运有关的电子单证。使用汉堡港EDI中心有几百家用户,其中货代100多家,船代54家,理货7家,码头15家,其他(海关、铁路和港务局等)16家。该EDI中心有八十多条通讯线路,包括分组网、专线及拨号线。该系统不仅能在港内进行数据交换,而且可用于各种运输手段之间的协作,是货主最佳的运输方案。高效、信息化的港口管理方式大大增强了港口的运作效率,增强了港口的竞争力。

第三,开放的航运市场和自由的贸易政策为汉堡港的发展创造了有利的软环境。在汉堡运输市场,运输价格是开放、竞争的,因此,汉堡不仅有大量的航运船舶进出港,而且是世界各船公司登记注册和活动的所在地。这里不仅有一个竞争的运输市场,而且有一个完整的运输市场相配套的规范市场,如国际船舶买卖市场,国际的租船业务市场等等。

汉堡政府一直奉行自由港的政策,汉堡是世界上最大的自由港,大多数中转货物都经过自由港,港口在16公里的范围内提供了世界上最大的免税区域,其中仓库面积达60万平方米,货棚面积达76万平方米。海关对报关的货物均不作检查,也不征收关税,只有在货物到达目的地后由当地海关检查和收税。货物进入汉堡自由港区后,不用提货,货主即可降低价格与客户洽谈生意。在自由港区内货物的堆存期没有规定,只要按要求支付堆存费和装卸费即可。宽松的政策争取了大量的货源和客户。

第四,民营化的港口经营方式使汉堡港口运作更具效率,增强了港口的活力。汉堡港日常管理由经济事务大臣负责(包括港口的发展规