

国内外港口 发展态势与政策研究

高爱颖 梁晓杰 徐 萍◎编著



STUDY ON DEVELOPMENT TRENDS AND
REGULATION POLICIES FOR
DOMESTIC AND GLOBAL PORTS



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

国内外港口发展态势 与政策研究

Study on Development Trends and
Regulation Policies for Domestic and Global Ports

高爱颖 梁晓杰 徐 萍 编著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

内 容 提 要

本书围绕新时期国外典型港口发展新态势和新政策,系统分析了伦敦港、鹿特丹港、汉堡港、安特卫普港、纽约—新泽西港、长滩港、洛杉矶港等国外典型港口发展趋势,总结探讨其发展规律和先进经验。本书还着重研究了新加坡、日本、韩国等周边国家和中国台湾、中国香港等典型港口的发展动态,并分析其对我国港口发展的影响,同时结合我国港口发展现状及发展特征等对我国港口发展进行客观评价,提出了新时期我国港口发展的政策建议。

本书仅供研究人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

国内外港口发展态势与政策研究 / 高爱颖,梁晓杰,
徐萍编著. —北京:人民交通出版社股份有限公司,
2017.3

ISBN 978-7-114-12498-3

I. ①国… II. ①高… ②梁… ③徐… III. ①港口—
物流—研究—世界 IV. ①U695.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 035291 号

书 名: 国内外港口发展态势与政策研究

著 作 者: 高爱颖 梁晓杰 徐 萍

责任编辑: 刘永芬

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpress.com.cn>

销售电话: (010)59757973

总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 720×960 1/16

印 张: 7.25

字 数: 129 千

版 次: 2017 年 3 月第 1 版

印 次: 2017 年 3 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-12498-3

定 价: 40.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

《国内外港口发展态势与政策研究》

编写指导委员会

主 任：王先进

副主任：欧阳斌

编写委员会

主 编：高爱颖 梁晓杰 徐 萍

编 委：罗 凯 马 博 田春林 褚春超

刘雅文 余 静 闫 磊 张 亚

刘晓菲 东朝晖 刘晓雷 睦 凌

王婉佼 刘 芳 张晓利 程 悦

杨淑君 王宝春 曹晓红 张 琦

前言

改革开放 30 多年来,我国港口发生了翻天覆地的跨越式变化,已基本形成布局合理、层次分明、功能齐全、内外开放的港口体系。港口建设规模不断扩大、港口吞吐量持续增长、质量效率进一步提高、国际竞争力不断增强。然而,我国港口在发展过程中出现了“重规模轻结构、服务功能不健全、区域港口间缺乏统筹协调、港城矛盾日益突出”等一些新问题,在一定程度上影响和制约了我国港口的持续健康发展。同时,随着船舶大型化的发展以及国际航运中心逐步向亚洲转移的新趋势,国际枢纽港之间的竞争日益激烈,全球港口功能格局正在发生新的变化,这必将影响我国港口尤其是沿海港口的未来发展和规划布局。另外,我国“一带一路”“长江经济带”国家战略不断推进实施,我国企业大胆“走出去”,为港口发展带来更大机遇。新时期新形势下,及时开展国外港口发展态势与影响研究,充分了解国外典型港口的新特点、新趋势、新挑战和新要求,并结合我国港口发展实际,找出行之有效的解决思路,促进我国港口的国际竞争力和影响力的提升,是推进我国港口合理布局、科学发展的一项非常迫切和重要的工作。

本书在充分借鉴和继承相关研究成果基础上,重点剖析欧美 7 个典型港口发展的新态势和新政策,着重研究了新加坡、日本、韩国等我国周边国家和中国台湾、中国香港等典型港口的发展动态,分析其对我国港口发展的影响,并力求提出对我国港口发展的科学合理的政策建议。全书经过综合分析和系统研究编纂而成,希望能为新时期我国港口持续健康发展和相关管理及研究人员提供有益借鉴和参考。

该研究的重要意义体现在四个方面:一是为全国沿海港口布局规划修编和“十三五”沿海港口发展规划编制做好前期基础研究工作;二是为交通运输部重大科技专项“西部港口物流枢纽发展模式研究”提供丰富技术资料支撑;三是准确研判我国港口发展面临的新问题,以更好把握港口未来发展方向;四是为全面了解我国港口面临的竞争态势并找到应对策略提供思路等。

本研究得到了交通运输部综合规划司和交通运输部科学研究院相关领导的指导和支持,得到了交通运输行业尤其是港航管理领域的专家学者和广大同仁的点拨和鼓励,借助了专家和学者的智慧,并参考了许多专家学者的最新研究成果,在

此一并表示最衷心的感谢。同时特别感谢罗凯、马博、刘雅文、余静、闫磊、张亚等同志所做的大量基础研究工作。

由于本书涉及国外港口内容较多,编写时间短促,未尽之意颇多,纰漏之处在所难免,诚望各位领导、各界专家和广大读者批评指正。

编 者

2016年10月

于北京

目 录

第 1 章 概述	1
1.1 研究背景及目的	1
1.2 研究技术路线	3
1.3 主要结论	5
第 2 章 国外典型港口发展态势和经验借鉴	8
2.1 国外典型港口发展现状及趋势分析	8
2.2 国外典型港口发展经验借鉴	28
第 3 章 周边典型港口发展动态及对我国港口发展的影响分析	40
3.1 周边国家和地区典型港口发展动态	40
3.2 对我国港口发展的影响分析	71
第 4 章 我国港口发展的总体评价	74
4.1 我国港口发展现状评价	74
4.2 我国港口对经济社会和交通发展的重要作用	86
4.3 我国港口发展阶段性特征分析	93
4.4 我国港口发展存在的主要问题	95
第 5 章 新时期我国港口发展和规划的政策建议	98
5.1 总体发展思路	98
5.2 2020 年前,我国港口发展的核心任务	98
5.3 激烈竞争环境下我国港口发展的对策建议	104
参考文献	105

第 1 章 概 述

1.1 研究背景及目的

改革开放 30 多年来,我国经济保持持续快速增长态势,GDP 总量、工农业产品产量、货物进出口额、利用外资等经济指标总量规模不断扩大,对国际经济的影响明显增强,成为推动世界经济发展的重要力量。2014 年,我国 GDP 总量达 63.61 万亿元,首次突破 10 万美元大关,继续稳居世界第二位。国民经济特别是外向型经济持续快速增长,为我国港口发展提供了强有力的动力,促使我国港口建设规模不断扩大、港口吞吐量持续增长、质量效率进一步提高、国际竞争力不断增强。

我国港口发生了翻天覆地的跨越式变化,港口货物吞吐量持续增长,2015 年完成货物吞吐量达 127.50 亿 t,比上年增长 2.4%,其中,沿海港口完成 81.47 亿 t,内河港口完成 46.03 亿 t,分别比上年增长 1.4%和 4.2%;完成集装箱吞吐量 2.12 亿 TEU,比上年增长 4.5%,其中,沿海港口完成 1.89 亿 TEU,内河港口完成 2249 万 TEU,比上年分别增长 4.0%和 8.9%。货物吞吐量超过亿吨的沿海港口有 17 个,集装箱吞吐量超过 1000 万 TEU 的港口有 7 个,上海港集装箱吞吐量连续 6 年稳居全球第一位。迄今,我国大陆港口货物吞吐量、集装箱吞吐量已连续 14 年位居世界第一。我国已基本形成布局合理、层次分明、功能齐全、内外开放的港口体系,其中沿海港口集装箱码头的软硬件设施已处于世界一流水平,基础设施建设不断向专业化、大型化发展,港口装卸技术和效率亦走在了世界前列。在服务功能方面,我国港口特别是上海港、深圳港、天津港等沿海港口在传统的装卸、转运业务基础上,向仓储、包装、加工、配送、信息服务等高附加值综合物流服务延伸,港口服务功能得到不断拓展和提高。

当前阶段,我国港口在发展过程中出现了一些新问题,在一定程度上影响和制约了我国港口持续健康发展。比如,一些港口重视基础设施建设规模而忽视结构优化;一些港口集疏运体系不完善造成运输瓶颈日益突出;许多港口提供的服务仍停留在传统货物运输和装卸层面,物流供应链服务、商贸服务等功能还未得到充分

发展;不少港口较多地关心局部资源的开发利用,而缺乏考虑与其他港口的合作、协调发展;港口建设与发展对城市交通、环境等方面的影响日益突出,亟须从发展和规划等方面协调港口与城市之间的相互关系;新时期新形势下,港口面临着更加安全、高效、节能、环保等可持续发展的新要求。

与此同时,随着船舶大型化的发展,全球港口功能格局正在不断发生变化,几个超大型港口的国际枢纽地位越来越突出。目前,国际航运中心正逐步向亚洲转移,东亚及东南亚地区分布着如上海港、新加坡港、深圳港、香港港、釜山港、宁波—舟山港、青岛港、广州港、天津港等多个超级大港。全球集装箱前十大港口中有9个港口集中在东亚及东南亚地区,国际枢纽港之间的竞争日益激烈。随着未来港口吞吐量的继续攀升,东亚及东南亚地区的部分枢纽港在现有通过能力下,将可能出现超负荷运转状况。以釜山为代表的港口2010年开始对港口进行扩建;新加坡、高雄2012年等也加入到枢纽港扩建行列,通过疏浚航道、加深前沿水深、拓展新的土地建设码头等提升港口的通过能力。另外,随着欧美地区的制造业向劳动力资源成本较低的东南亚转移,亚洲地区港口的发展格局也在悄然改变,这必将影响未来中国港口尤其沿海港口的发展和规划布局。

在新的形势下,如何在实现港口较快发展的同时,既能缓解和解决港口发展与经济社会、城市发展之间的矛盾,又能进一步提升港口的国际核心竞争能力是关乎我国港口持续健康发展的首要问题。因此,及时开展国内外港口发展态势与政策研究,了解国外港口尤其周边港口发展的新动态,结合我国港口发展实际,找到行之有效的解决办法,以进一步提升我国港口整体竞争力,有效应对国际枢纽港之间激烈的竞争,是新时期推进我国港口合理布局、科学发展的一项非常迫切和重要的工作。其重要意义主要体现在以下三个方面:

1)为全国沿海港口布局规划修编和“十三五”沿海港口发展规划编制做好前期基础研究工作

2006年,中华人民共和国交通部发布了《全国沿海港口布局规划》。此后我国沿海港口建设与发展进入新的阶段。近年来,全球经济的进一步融合、国家三大战略的实施以及我国大部制改革的推进等新形势,对我国港口的发展提出了更多新的要求;另外,我国港口在发展过程中也遇到一些新问题,《全国沿海港口布局规划》修编工作已经提到议事日程,以指导新时期我国沿海港口的健康持续发展。本研究是修编《全国沿海港口布局规划》的前期基础,并为“十三五”沿海港口发展规划编制做好前期准备,具有重要理论价值和实践意义。

2)有利于准确研判我国港口发展面临的新问题,更好地把握新时期港口的发展

展方向

我国交通运输主管部门一向重视学习国外先进经验和技術,要求深化对世界交通发展规律和经验的研究和认识,善于学习和借鉴世界各国交通发展的成功经验和深刻教训。发达国家的一些典型港口如洛杉矶港、鹿特丹港、汉堡港、釜山港和东京港等都已得到较为充分的发展,在规划、建设和发展上将重点放在提升港口安保设施能力、提高集疏运效率、完善服务功能、减少港口发展的负外部性等方面。这与我国港口发展目前面临的现实矛盾和问题有些类似,对我国政府及交通运输行业主管部门解决当前存在的问题有很好的借鉴意义,为完善我国港口规划、促进我国港口的建设和发展提供有力支撑。另外,充分了解国外典型港口的新特点、新趋势、新挑战和新要求,有利于交通运输主管部门准确把握我国港口的发展方向,对新时期我国港口的发展和规划有着重要的参考价值。

3) 有利于全面了解我国港口面临的竞争态势并找到应对策略

未来,我国港口在东北亚港口乃至世界港口建设格局中应发挥哪些作用,值得关注和重视。继我国多个沿海城市表示要大力兴建港口之后,作为世界前列的集装箱港口,韩国釜山港正考虑新的规划和建设。为了应对区域竞争,日本政府设立了专门委员会,以选择一部分港口进行投资,特别是对日本东京湾内港口群进行整合,以提升这些港口的竞争能力。新加坡港作为世界三大炼油中心之一,世界三大石油贸易枢纽之一,亚洲石油产品定价中心,亚洲最大的集装箱转口港,凭借其石油运输、仓储、炼油等方面的优势,正在进一步加强在石油贸易中的中枢地位。而隨着中国台湾与大陆两岸间海上直航的开展,区域内港口竞争态势也发生了新的变化。对于这些新情况,需要客观分析利弊,吸纳国外典型港口可借鉴的好的经验,研究制定我国港口发展规划和政策措施,促进我国港口持续健康发展。

1.2 研究技术路线

按照“文献收集、资料学习→实地考察、开展调研→资料分析、研究提炼→专家咨询、总结归纳→征求意见、修改完善”的工作流程,采取实证研究和理论研究相结合的方法,稳步推进研究工作。在前期工作中全面系统地开展国内外研究文献综述工作,结合实际研究工作进行深入地实地调研,充分借鉴和继承相关研究成果,借助专家和学者的智慧,提出我国港口发展和规划的科学合理的政策建议。研究技术路线如图 1-1 所示。



图 1-1 研究技术路线图

1.3 主要结论

在借鉴国内外典型港口先进发展经验的基础上,结合我国港口发展现状及发展特征,深入研究国外港口对我国港口发展和规划的影响,得出以下主要结论:

1) 国外先进港口发展经验借鉴

20 世纪 80~90 年代,欧美港口给我国的启示和经验是全方位的,包括规划、建设、技术和管理。但由于我国港口发展的阶段性特征,即港口供给能力不足导致的压港、压船问题突出,存在缺资金、少技术、弱管理等问题。我国主要通过考察和借鉴国外典型港口的发展历程,了解其体制、机制、资金来源等情况,在此基础上把港口的发展分为基础设施建设和上层建筑建设,采取了推进市场开放、积极引进外资等发展措施。在这一阶段,我国更关注国外建设的码头类型、规模及其水工结构、装卸设备等。

现阶段我国港口借鉴国外典型港口发展先进经验的思路有别于 20 世纪 80~90 年代。这需从两个视角分析:一是从经济全球化视角,既要促进我国港口发展,也要满足世界港口发展需要;二是解决港口发展过程中存在的问题,不断调整和完善,既要解决新时期出现的新问题,又要适应港口发展要求,满足港口发展需求。我国正在由港口大国向港口强国转变,这是目前及未来一段时期我国港口发展最重要的阶段性特征。我们应研究欧美港口成为强港的主要标志和做法,比如其在港口功能、港口效率、港口服务与港口效益等方面的发展经验。

2) 周边相邻港口对我国港口的影响

新加坡、日本、韩国及中国台湾等周边典型港口发展对我国港口发展产生了最直接的影响,区域范围内各港口之间激烈的竞争和多元化合作态势日趋明显,中小型港口成长快速。这主要体现在以下几个方面:

(1) 中日韩自贸区的成立为我国港口健康发展创造了有利的贸易环境条件。

(2) 港口(群)间激烈的竞合态势促使我国港口必须开展深度合作和加强国际广泛合作。

(3) 第三次工业革命进程的推进加剧了我国与周边港口之间的竞争。

(4) 船舶大型化趋势促使我国港口加快调整和提升港口综合能力。

3) 我国港口发展成就及现状评价

改革开放以来,我国港口实现了跨越式发展。我国将由港口大国向港口强国转变,这是当前及未来一段时期我国港口发展的重要阶段性特征。

(1) 我国港口基础设施建设与生产取得了突出成就,港口布局正在不断优化。

(2) 港口集疏运体系逐步完善,转运功能稳步提升。

(3) 港口信息化建设不断推进,信息服务水平大大增强。港口物流基础设施快速发展,物流服务能力不断提升。

(4) 港口与产业的关联性不断增强,港口进入向高层次物流枢纽转型升级的新发展阶段。

4) 我国港口发展存在的主要问题

与世界先进港口相比,我国港口在发展过程中还存在一些问题。

(1) 港口规划布局尚需进一步优化。

(2) 港口集疏运体系有待进一步完善。

(3) 港口物流信息资源有待整合和共享。

(4) 港口(群)间全方位、多层次合作有待加强。

(5) 港口与城市生态环境之间矛盾凸显。这些问题与我国经济转型发展要求不相适应,与港口转型升级发展不相适应,影响港口的可持续发展。

我国港口面临的这些问题是发展中的问题,需要通过发展来解决。

5) 我国港口对经济社会和交通发展的重要作用

我国港口对经济社会和交通发展起着重要的支撑作用,主要体现在:

(1) 对我国国民经济社会健康快速发展发挥了重要保障作用。

(2) 对我国全面参与国际竞争与合作发挥了重要支撑作用。

(3) 对我国生产力合理布局发挥了重要促进作用。

(4) 对我国构建综合运输体系发挥了枢纽架构作用。

6) 新时期我国港口布局规划的政策建议

(1) 总体发展思路。新时期,我国港口的发展与规划需坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念,依托“一带一路”和海上互联互通的国家战略,积极借鉴和总结国外典型港口的先进经验和发展理念,充分考虑我国港口的优势作用和阶段性特征,加快拓展我国港口物流服务功能,提升港口国际竞争力等;同时,鼓励有条件的港口大胆走出去,进一步拓展港口国际合作和发展空间,努力构建陆海统筹、国际互通合作、绿色环保、健康有序的港口发展格局,有效促进我国经济持续健康发展。

(2) 2020年前,我国港口发展的核心任务。

① 加强政府宏观引导,完善港口布局规划体系。

② 加强港口集疏运体系和物流网络建设。

- ③推进港口转型升级,优化港口资源配置。
- ④引导临港产业集聚,促进港城协调发展。
- ⑤推动港口群协调发展,完善现代港口服务体系。
- ⑥促进港口可持续发展。

(3)激烈竞争环境下我国港口发展的政策建议。

- ①发挥政府职能,营造港口发展的良好环境。
- ②制定相关扶持政策,鼓励企业投资、运营海外港口。
- ③提升我国港口的适应能力,适应船舶大型化趋势。
- ④注重绿色港口建设和海洋环境保护,树立良好海运强国形象。

第2章 国外典型港口发展态势和经验借鉴

2.1 国外典型港口发展现状及趋势分析

选择伦敦港、鹿特丹港、汉堡港、安特卫普港、纽约—新泽西港、长滩港、洛杉矶港等世界典型港口,深度剖析这些港口的发展特点、发展趋势,分析其在基础设施规划和建设、集疏运体系建设、信息化发展、港口服务功能等方面的新动态。并从四代港口发展历程及特点的研究视角,分析港口发展与区域经济、城市发展之间的关系,着重对这些港口未来发展和规划的态势做出分析。

2.1.1 伦敦港

伦敦港口是全球重要的国际航运中心,也是全球航运定价中心和管理中心。20世纪40年代,伦敦采取港区分离的模式,将港口硬件设施外移至城中心以东4000m外的海域,选择在原地大力拓展航运融资、海事保险、海事仲裁等航运相关产业。如今这些领域已拥有数千家规模企业,其中一部分已发展成为航运服务业的世界领军品牌。20世纪60年代以来,随着全球经济重心的转移以及船舶大型化和集装箱化,伦敦的港口优势逐渐减弱,但作为国际航运中心“软实力”——航运服务业却日渐发展,并对全球航运形成了绝对的控制。根据“国际海运上海论坛2010”数据,伦敦的金融航运城区区域内,拥有565家外资商业银行,从事航运融资业务方面的专业人员将近400人,船舶融资占全球总融资额的20%~30%。伦敦船险和货险占全球份额的23%。

2012年英国运输部发布的《英国港口规划政策声明》提到,伦敦港的发展目标是:成为经济发展的引擎;提供更为有效的运输、更加低廉的外部成本,支持交通可持续发展;提供更多的可再生能源发展空间,支持可持续发展。目前,伦敦政府斥资15亿英镑打造的伦敦口岸深水港口和物流园区可直接解决这一问题。集装箱在深水港卸货后,货物可直接从港口物流园区运抵市区,减少空箱运转环节,进而为企业减少了物流成本。在建中的伦敦口岸位于泰晤士河北岸,临近英国最大的

消费市场,离伦敦市中心约 40km,伦敦口岸项目方圆 80km 范围内的人口达 1500 万。码头长 2700m,有 6 个泊位、24 台起重机,航站区占地 175hm²,最佳潮汐条件下的吃水深度可达 17m。凭借有利的地理位置和与之配套的先进营运系统,伦敦口岸有望成为英国效率最高的港口,为英国新增 350 万 TEU 的港口处理能力。

据统计,2007~2015 年伦敦港港口的集装箱、干散货、液散货吞吐量如表 2-1 所示,其中 2015 年货物吞吐量为 0.454 亿 t,集装箱为 117.4 万 TEU,液散货为 0.11 亿 t。

2007~2015 年伦敦港港口分货种吞吐量

表 2-1

年 度	货物吞吐量 (亿 t)	增长率 (%)	集装箱 (万 TEU)	干散货吞吐量 (亿 t)	液散货吞吐量 (亿 t)
2007	0.45	—	106.6	0.29	0.16
2008	0.44	-2.22	102.0	0.27	0.17
2009	0.39	-11.36	85.0	0.23	0.16
2010	0.40	2.56	95.7	0.23	0.17
2011	0.41	2.50	95.4	0.24	0.17
2012	0.37	-9.76	95.8	0.23	0.14
2013	0.432	16.76	—	—	—
2014	0.445	3.01	106.5	—	0.12
2015	0.454	2.02	117.4	—	0.11

来源:英国港务局及相关资料整理。

伦敦港发展的成功经验表明,保持航运中心竞争力的关键是提升国际航运服务能力和形成完善的产业服务链。伦敦港拥有相对完善的航运服务集聚区,能够有效减少产业内部交易费用,降低社会成本。航运区内企业之间的竞争与协作,可以有效触发员工间的竞争压力与知识交流,形成持续的创新动力、知识外溢和技术扩散趋势等。伦敦港发达的国际航运服务业吸引了大量海事法律、船舶交易等机构纷至沓来,伦敦港也因此承担着约 40%的世界贸易市场交易量。

1) 发达的保险市场和航运交易

著名的伦敦劳氏保险市场为保险公司提供场所、品牌和服务,现有公司会员约 800 家,个人会员约 15000 名。1744 年成立的伦敦的波罗的海航运交易所是全球唯一实行自我监管的航运交易所。伦敦还是全球最重要的船舶交易市场,设在伦敦的 460 家船舶经纪公司在油运、干散货和二手船市场占 30%~50%的份额。

2) 发达的国际金融业

航运金融衍生品起源于伦敦,伦敦在干散货衍生品市场占 80% 的份额,在油运市场占 65%~70% 的份额。伦敦拥有外国商业银行的数量远远超过其他国际金融中心。同时,伦敦是全球最大的外汇交易市场、场外金融衍生交易市场、国际保险市场和主要的再保险全球中心,是全球第二大期货与期权交易市场。

3) 完备的海事法律体系

英国拥有完备的海事法律体系,英国法广泛应用于全球航运领域。英国的商业法庭和职业律师在航运业界享有很高的地位和声望,伦敦海事仲裁员协会规则被全球海事仲裁案件广泛引用。

4) 自治自律的成熟市场运作机制

伦敦航运服务业经过几百年的发展,已形成自治自律的成熟市场运作机制,为航运服务业发展带来新的活力。行业协会在行业健康、规范发展的过程中发挥了积极而重要的作用。英国政府对航运服务业的发展采取“积极不干预”政策,让市场规律和行业自律发挥作用。英国政府也适时出台优惠政策,例如吨税政策,为英国吸引了大批船舶,同时也吸引了大量船公司入驻伦敦。

5) 高素质航运人才

伦敦拥有完善的航运高等教育和专业培训体系,航运从业者达 14000 多人,为世界各地提供着高质量、专业的航运服务。高素质航运人才的聚集为航运业可持续发展提供了智力保障。

另外,设立于伦敦的国际海事组织(IMO),集聚了大批海事相关组织和机构,有力地促进了伦敦航运服务业的发展。同时,英语作为商业交流的主要语言也为伦敦航运服务业的发展带来了很大便利。

2.1.2 鹿特丹港

鹿特丹作为荷兰的第二大港口城市,位于莱茵河与马斯河汇合处、新马斯河两岸。鹿特丹港地理位置非常优越,是荷兰和欧盟的货物集散中心。通过鹿特丹港,可以向葡萄牙、西班牙、斯堪的纳维亚地区及波罗的海地区等国家提供货物运输服务,也可向英国、爱尔兰等国家运送货物,同时可将货物运往中欧、俄罗斯等远东国家,并因而有“欧洲门户”之称。鹿特丹港拥有大量的土地,服务于整个欧洲腹地。丰富的土地资源和发达的欧洲经济腹地,促成了鹿特丹港临港工业和物流园区“储运销”的发展模式。

鹿特丹港每年约有 3.1 万艘海船和 13.3 万艘内河船挂靠,500 多条班轮航线连接世界 1000 多个港口,这使鹿特丹港成为船舶建造、修理和其他海事服务理想