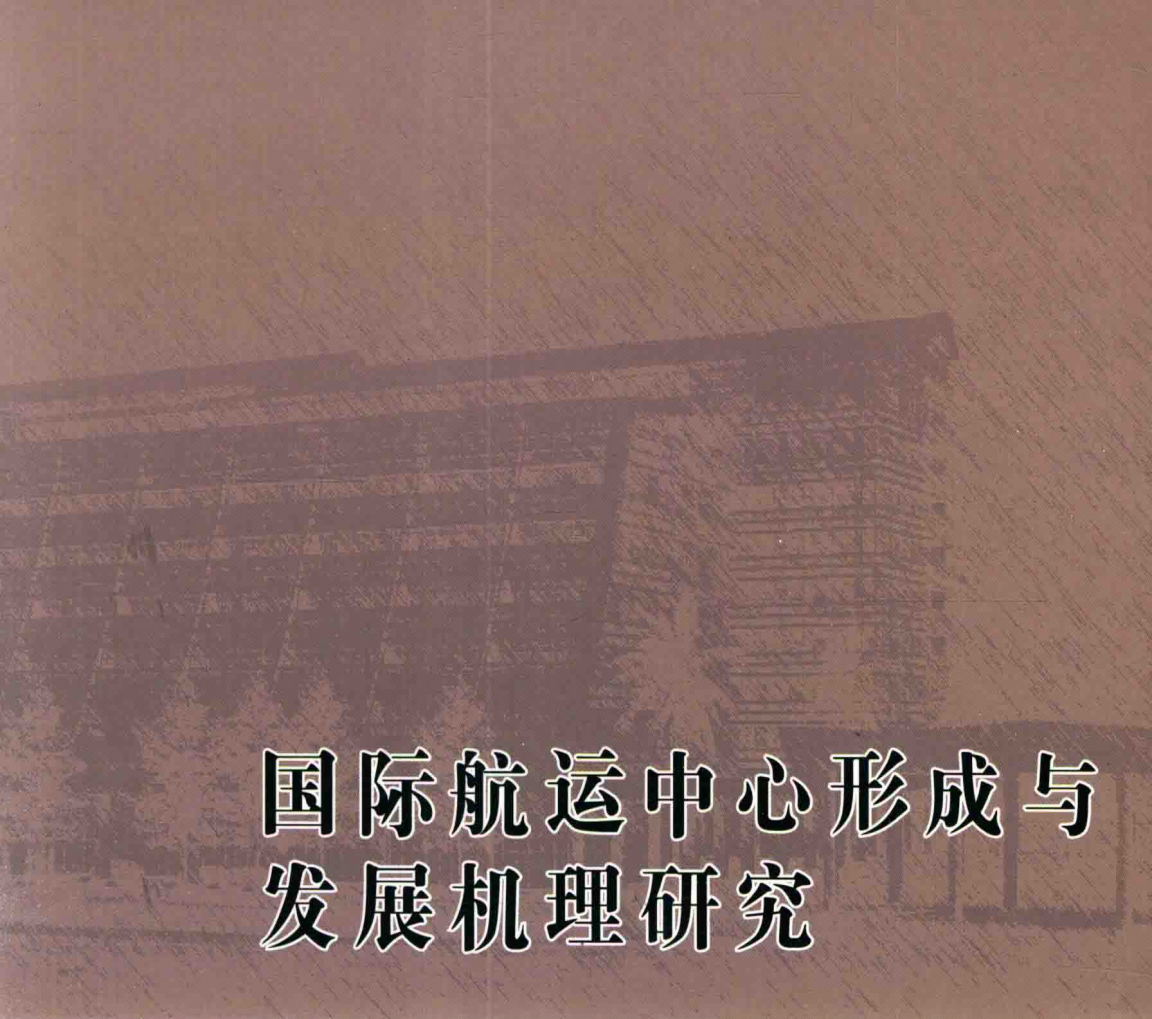




国际航运中心形成与 发展机理研究

范晓莉 ◎ 著

南开大学出版社

天津市交通运输科技发展计划项目

天津市公路交通网络对经济发展的影响评价及优化研究(2015-R05)

国际航运中心形成与发展机理研究

范晓莉 著

南开大学出版社

天津

图书在版编目(CIP)数据

国际航运中心形成与发展机理研究 / 范晓莉著. 一天
津:南开大学出版社, 2016.11

ISBN 978-7-310-04735-2

I. ①国… II. ①范… III. ①国际航运—航运中心—
研究 IV. ①F551

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 248163 号

版权所有 侵权必究

南开大学出版社出版发行

出版人:刘立松

地址:天津市南开区卫津路 94 号 邮政编码:300071

营销部电话:(022)23508339 23500755

营销部传真:(022)23508542 邮购部电话:(022)23502200

*

天津午阳印刷有限公司印刷

全国各地新华书店经销

*

2016 年 11 月第 1 版 2016 年 11 月第 1 次印刷

230×170 毫米 16 开本 11.125 印张 203 千字

定价:30.00 元

如遇图书印装质量问题,请与本社营销部联系调换,电话:(022)23507125

前言

近年来,随着经济全球化进程的加快,国际航运中心建设的浪潮席卷全球。这使得我们加深对国际航运中心形成与发展的客观规律,特别是对其形成动因及其机理的认识,成为意义十分重大的课题。通过对国内外的研究文献进行梳理后,发现基于国际航运中心形成机理的理论基础研究明显不足,尚未运用数理模型来解释相关问题。因此,找到一个合适的理论框架来解释国际航运中心形成与发展机理,通过建立国际航运中心评价指标体系并对新加坡、中国香港、上海和天津四大港口城市进行比较,对于天津建设北方国际航运中心具有重要的理论意义和现实意义。

本书共分为六章:第一章为引言,系统阐述了研究背景、理论意义和现实意义。在提出问题后,围绕研究主题对现有文献进行了完整的回顾和分析,并提出了本书的研究思路、研究方法和创新点。第二章为国际航运中心形成与发展的微观基础。基于不同经济行为主体,根据特定空间的航运要素禀赋差异进行的区位选择和再选择,探索国际航运中心形成与发展的动态过程。根据不同类型航运企业的集聚扩散程度不同,将国际航运中心划分为货物集聚型国际航运中心、航运服务集聚型国际航运中心和全要素集聚型国际航运中心。第三章为国际航运中心形成与发展的理论模型。以异质性企业贸易理论为基础构建了两个区域、三个部门和一种要素的空间模型。模型较好地解释了单一航运中心经济形成与发展的理论机理,并在此基础上对货物集聚型、航运服务集聚型和全要素集聚型国际航运中心的形成与发展机理进行了理论的解释。第四章为国际航运中心演进影响因素的实证检验。本章建立了衡量国际航运中心发展水平和影响因素的指标体系,并运用协整分析和误差修正模型对国际航运中心演进过程中的发展水平和影响因素之间的长期均衡和短期动态关系进行验证。第五章为天津北方国际航运中心形成与发展的评价分析。本章选取新加坡、中国香港、上海和天津四个港口城市作为评价对象,并运用灰色关联分析方法对天津北方国际航运中心进行了单项评价和综合评价。第六章为天津建设北方国际航运中心的对策建议。本章在综合分析了国

际航运中心的评价结果基础上，明确了天津建设国际航运中心的具体定位、重点建设内容和未来发展的对策建议。

本书的主要创新点为：第一，尝试提出国际航运中心形成与发展的这一动态过程的微观基础，即从不同经济主体区位选择的角度来分析国际航运中心形成的动态过程，为国际航运中心形成与发展机理的研究提出了一个新的思路；第二，尝试从企业异质性角度研究国际航运中心的形成与发展机理，并尝试建立国际航运中心形成与发展理论模型；第三，通过构建国际航运中心评价指标体系，对新加坡、中国香港、天津和上海国际航运中心进行单项评价和综合评价，指出了天津建设北方国际航运中心存在的优势和劣势，以及未来发展的方向。

目 录

前 言	1
第一章 引言	1
第一节 选题背景与研究意义	1
第二节 文献综述	3
第三节 本书的研究思路、研究方法与创新点	15
第二章 国际航运中心形成与发展的微观基础	18
第一节 航运要素及航运要素禀赋概述	18
第二节 基于航运要素禀赋的航运企业区位选择	26
第三节 异质性航运企业区位选择与国际航运中心形成及发展	53
第三章 国际航运中心形成与发展的理论模型	60
第一节 从区位选择到聚集经济实现的路径分析	60
第二节 企业异质性视角下国际航运中心形成与发展的理论模型	65
第三节 国际航运中心形成与发展：基于理论模型的解释	79
第四章 国际航运中心演进影响因素的实证检验	84
第一节 国际航运中心演进影响因素的指标体系	85
第二节 货物集聚型国际航运中心演进影响因素的实证检验	91
第三节 航运服务型国际航运中心演进影响因素的实证检验	101
第四节 全要素集聚型国际航运中心演进影响因素的实证检验	110
第五章 天津北方国际航运中心形成与发展的评价分析	119
第一节 关于天津北方国际航运中心的研究	120
第二节 评价方法与指标选择	121

第三节 天津建设北方国际航运中心的评价分析	126
第六章 天津建设北方国际航运中心的内容及对策建议	156
第一节 天津北方国际航运中心的定位及重点建设内容	156
第二节 天津建设北方国际航运中心的对策建议	159
参考文献	163
后 记	171

第一章 引言

第一节 选题背景与研究意义

一、选题背景

(一) 现实背景

近年来,随着经济全球化进程的加快,世界经济增长重心正在向亚太地区转移,中国的经济与对外贸易也在高速发展。与此同时,国际航运中心建设的浪潮席卷全球,尤其在中国沿海地区,各主要集装箱港口纷纷提出了国际航运中心的发展规划。这使得加深对国际航运中心形成与发展的客观规律,特别是对其形成动因及其机理的认识,成为意义十分重大的课题。

国际航运中心作为陆地与海洋交合的地理区域,依托现有港口和发达的经济腹地,成为了经济集聚与发展的核心地带和辐射扩散中心。纵观国际航运中心发展历程,国际航运中心主要经历了以航运中转和简单的货物集散功能为主的第一代“中转型”国际航运中心、具有高效率的货物集散和加工增值功能的第二代“加工增值型”国际航运中心以及具有综合资源配置功能的第三代“腹地型”国际航运中心三个阶段。在此过程中,国际航运中心的功能由船舶与集装箱的聚集地,逐步延伸到以航运业服务的金融、贸易、信息、法律等软件功能上,其所在地区也逐渐形成了国际经济的中心。国际航运中心的重要性表明,国际航运中心发展情况如何已成为衡量一个国家或地区社会经济发展水平高低的一个重要标志。

随着国际航运中心的功能不断升级,国际航运中心的建设与区域经济的发展日益紧密,其重要作用也在不断显现。一方面,建设国际航运中心,形成一个能与周边地区和国家竞争的现代化国际大港口,有利于增强综合国力,促进地区的服务业发展和对外开放,从而推动经济发展;另一方面,建设国际航运中心有利于吸引各类航运要素资源的聚集,带动地区产业升级和结构

调整,有利于区域经济与国际接轨,进而拉动区域经济增长。

因此,在这样大的现实背景下,实现与世界经济接轨和融合,提高港口功能,使其上升为国际航运中心,符合世界经济的发展趋势。目前,国际航运中心的建设已逐步被中国提升为国家战略,各大港口城市实际上已经肩负起在全球化时代提升中国国际竞争力、加快中国转型发展的历史使命。要实现这样的目标,必须从理论上深入分析国际航运中心形成与发展的内在机理,在此基础上,根据特定国际航运中心建设的现状探究存在的现实问题,从而有针对性地采取有效的政策推动国际航运中心的建设。

(二) 理论背景

目前,国内研究领域对国际航运中心内涵的理解和表述较为全面,很多文献对国际航运中心的内涵、形成条件及发展模式等问题展开讨论和研究,并取得了一定成果。但总体来看,现有文献对国际航运中心的研究多为静态和定性分析,且主要探讨的是国际航运中心形成与发展的实践研究,从经济理论出发对国际航运中心开展动态和定量的研究较少。

在理论研究明显落后于实践发展的现实情况下,对国际航运中心形成与发展机理进行研究是非常及时和必要的。一方面,能够促进区域经济学的发展,推动国际航运中心的研究逐步向学术前沿领域靠拢;另一方面,能够拓展区域经济理论研究的广度和深度,将区域经济理论与现实问题结合起来,对于搭建国际航运中心形成与发展的理论体系、丰富和完善港口发展理论具有重要的学术价值。

为此,本书结合区域经济理论和国际航运中心建设的实践,对国际航运中心形成与发展的内在机理问题展开研究,从企业异质性角度建立了国际航运中心形成与发展理论模型,以期能为中国国际航运中心的建设提供参考。

二、选题的研究意义

(一) 理论意义

本书的研究有助于国际航运中心理论的完善。从国内外关于国际航运中心的研究文献来看,目前对国际航运中心的理论研究尚不成熟,研究的重点大多关注国际航运中心形成条件的分析以及对现有国际航运中心发展模式的模仿,而忽略了国际航运中心形成与发展的本质。从经济学视角研究国际航运中心形成与发展机理,有助于进一步完善国际航运中心形成与发展理论,并从理论上为探寻建设国际航运中心的关键提供强有力的支撑。

本书的研究为国际航运中心的形成与发展提供了新的分析思路。目前直

接以国际航运中心作为研究对象的理论研究很少,而深入到研究国际航运中心形成与发展机理的理论和实证研究更是稀少。因此,本书从企业异质性角度尝试建立国际航运中心形成与发展的理论模型,通过不同类型经济主体的区位选择来进一步解释经济活动究竟在哪里聚集的问题。此外,还通过对翔实的数据资料进行分析与研究,使得相关的政策建议更具有针对性。

(二) 现实意义

本书的研究反映了我国建立现代国际航运中心的现实需要。随着经济全球化的发展,国际航运中心在世界经济中的地位和作用进一步提高。无论是对于一个国家,还是一个地区,国际航运中心的建立和发展都与其经济发展息息相关。但是我国目前仍处于筹建国际航运中心的阶段中,且缺乏具有强劲优势的港口和国际枢纽港。因此,从整体上明晰国际航运中心形成与发展的机理,把握其本质内涵,使其更好地应用到实践中去,不仅为我国建设国际航运中心提供基本需求,还对国家的政策制定及宏观调控具有一定的参考价值。

研究国际航运中心形成与发展的一般规律,有助于促进航运产业集聚区的发展。国际航运中心的形成与发展离不开航运产业的发展,特别是高端航运服务业的发展。因此,研究国际航运中心形成与发展的一般规律,有利于政府推进航运产业区域化布局,合理利用航运产业的相关资源,制定航运产业发展政策,促进我国航运产业集聚区的形成及稳定发展,有利于促进其他类型产业集聚区发展,同时还提供有益的指导。

对国际航运中心形成与发展的影响因素进行分析,可以为特定国际航运中心发展政策指明方向。培育和促进国际航运中心的发展和整合是促进临港区域经济发展的必由之路。通过对国际航运中心形成与发展机理进行分析,可以得出影响其形成和发展的重要因素。这样,各地区就可以结合自身的发展优势有针对性地重点发展有利的因素,从而为特定国际航运中心的发展政策指明方向。

第二节 文献综述

在改革开放政策和经济全球化的推动下,港口城市日益成为与世界各国及地区交流沟通的交点,同时港口的集聚与扩散对城市与区域经济增长的作

用日渐突出,由此建设国际航运中心亦逐步成为学界研究的重点。近些年来,关于国际航运中心的理论和实证研究已经取得了阶段性成果。目前,关于国际航运中心的研究问题主要集中在研究国际航运中心的内涵、国际航运中心形成的必要条件、代际划分、演化机理以及国际航运中心的发展模式、功能定位和未来的发展方向等。下面就从国际航运中心的内涵、形成、发展以及国际航运中心的评价四个方面对相关文献进行综述。

一、国际航运中心的内涵

随着经济全球化和贸易自由化的不断发展,以海上运输为主体的航运经济逐步得到重视,世界各国也将国际航运中心的建设和发展作为区域经济发展的重要内容。在我国现阶段,随着港口城市的快速发展,依托于发达的腹地经济建立国际航运中心已成为地区经济发展的重要目标之一。因此,有关国际航运中心的研究也逐渐引起学术界的广泛重视,但是根据国内外研究发现,国际航运中心一词的内涵表达却有所不同。

(一) 国内学者的研究

目前关于国际航运中心的定义尚未形成统一的界定,国内学者对国际航运中心内涵的理解主要有以下三种观点:

第一种观点认为国际航运中心可以被看成为国际化的港口城市,孙光圻(2004)、王杰(2007)、裴松(2008)、黄有方(2009)、金震东(2010)、张颖华(2010)、李智慧(2010)、马怡济(2011)等学者认为国际航运中心的概念是指“在某一国际都市圈或城市带范围内,取得公认的国际航运中心或枢纽地位,并以国际航运产业为核心纽带,带动所在和相关区域经济发展,促进相关产业合理布局,实现相关资源最佳配置的国际化港口城市”。这种港口城市不仅包括航运枢纽港所必需的硬件设施和为航运业服务的软件环境,还应该集聚航运业、航运服务业和航运物流业等要素和资源(曲宁,2001;段志强,2006;黄有方,2009;茅伯科,2009;马硕,2010)。

第二种观点认为国际航运中心为依托于区域中心城市的航运枢纽,罗萍和尹震(2003)、吴晓卉(2004)、刘长旭(2004)、段峰(2005)、杨赞(2006)、张丽丽(2009)、周令源(2009)等认为国际航运中心是“以国际贸易中转港为标志,航运要素齐全并形成规模,处于全球海运干线网络的重要节点,具有时代特征,依托区域经济中心城市,融国际贸易、金融、经济中心于一体,在某一个国际经济区域的港口城市群体中处于核心地位的航运枢纽”。

第三种观点则认为国际航运中心是航运活动要素的集聚地,体现一种区

位功能的概念。杨健勇（2005）、李勤昌（2006）、张丽（2008）、龚高健和张燕清（2009）、许淑君（2010）、孙开钊和荆林波（2010）、郭永清（2011）、侯剑（2011）等学者认为国际航运中心是指航运活动集聚的中心，特别是高层次航运活动的集聚中心和国际航运资源的配置中心，更重要的功能应体现在航运金融、航运信息、航运知识等航运要素资源的高度集聚上，以实现有序高效的航运资源配置。

（二）国外学者的研究

相比之下，在国外学者的研究中用来表示国际航运中心的词汇有多种，其中具有代表性的表达方式主要包括以海运中心为主的 Shipping Center、以货运中心为主的 Cargo Center、以载荷中心为主的 Load Center、以海事要素聚集为主的 Maritime Cluster 四种类型。在这四种表达方式中，Cargo Center 和 Load Center 更多强调的是港口的货运和载荷等基本运输功能，尚未真正体现出国际航运中心的本质特征；Shipping Center 在国内学者中普遍接受度较高，但难以体现国际航运中心拥有的航运资源要素集聚特性；只有 Maritime Cluster 一词含有航运要素聚集的本质特征，能够有效地用来研究海事要素的空间聚集，较为符合现代国际航运中心所体现出的深层次内涵（王杰，2007；侯剑，2011）。

综上所述，通过对国内外研究文献的梳理可知，国际航运中心的内涵主要包括：依托于港口城市，使国际航运中心拥有广阔而发达的经济腹地，为国际航运中心的形成与发展提供物质保障；拥有国际航运枢纽地位，为航运要素资源的流动和配置提供运输保障；更为重要的是，围绕着港口城市和航运枢纽而形成的高层次航运活动的聚集，特别是以船舶融资、船舶经纪、海运保险、法律服务、船舶检验、教育培训以及信息通信等为主的现代化高端航运服务产业集聚的形成成为国际航运中心的发展提供了方向。

二、国际航运中心的形成

（一）国际航运中心形成的必要条件

关于国际航运中心形成的问题，国内大部分研究文献对国际航运中心的形成条件进行了讨论。在 20 世纪 90 年代，随着国际航运中心对地区经济发展与国际贸易影响程度逐步提高，我国部分学者也开始对国际航运中心的形成条件进行了分析。屠启宇（1996）从宏观方面对国际航运中心的形成条件进行了探讨，认为随着国际航运中心模式的演进，形成航运中心的条件可分为口岸条件、区位条件、体制及政策条件、市场条件、技术条件和人文历史

条件。徐剑华（1996）则从微观方面认为国际航运中心的形成需具备较为发达的航运市场，还应拥有完善的集疏运体系和港口运输服务水平。此后，马淑燕（1998）依据国际经验对国际航运中心的形成进行了总结，提出其必须具备辽阔的腹地、大型深水良港及集疏运交通网络系统三个最基本的条件。许长新和严以新（1999）也对国际航运中心的必备条件进行客观设定，除地理位置、港口条件、雄厚的经济实力、广阔的经济腹地、畅通的集疏运条件外，认为国际贸易中心、国际金融中心和国际信息中心的依托更为重要。进入 21 世纪以来，现代国际航运中心的形成逐步体现出新的特征，部分学者也提出了自己的观点。金凤君和王晖军（2002）认为在国际或区域性航运中心的形成中，信息、金融、管理以及其他基础设施的匹配作用是非常重要的，并强调在信息化背景下，国际航运中心绝不仅仅是运输意义的中心，而是具有多种功能的综合中心。此后，罗萍和尹震（2003）、孙光圻（2004）、韩汉君（2006）、王杰（2007）、龚高健和张燕清（2009）、陈雪剑（2009）、孙开钊和荆林波（2010）等学者也对此进行了研究，认为国际航运中心的形成应具备货源充足的广阔经济腹地、优越的地理位置、良好的港口条件和完善的港口设施、四通八达的集疏运网络、发达的金融中心和贸易中心、现代化的信息系统、成熟和发达的国际航运市场、开放和完善的政策法律环境等基本条件。

综观上述研究文献可以看出，关于国际航运中心形成条件的讨论存在逐步统一的趋势，即良好的区位条件是国际航运中心形成与发展的前提；经济腹地与现代化的集疏运网络是国际航运中心形成的基本要素；深水航道、深水集装箱枢纽港是国际航运中心运行与演进的基础；贸易、金融、保险、技术、法律和信息网络等航运市场条件是国际航运中心持续发展的驱动力量。

（二）国际航运中心形成的代际划分

随着时代的变迁，国际航运中心的内涵与特征也在不断的变化之中。同样，不同学者关于国际航运中心形成的代际划分的观点也有所差异。

第一种观点是根据联合国贸易和发展会议《第三代港口的港口市场和挑战》研究报告进行代际划分。按照不同历史阶段国际航运中心的基本特征，学者屠启宇（1996）、汪传旭（1997）、罗萍和尹震（2003）、李勤昌（2006）、杨赞（2006）、龚高健和张燕清（2009）等借用这一划分方法将国际航运中心划分为以货物集散、加工增值和综合资源配置为主要功能的三代。在此基础上，庄峻等（2010）进一步提出了第四代国际航运中心是“低碳智网型”模

式,其基本特征为:(1)不但在港区城市节能环保、绿色海空港口、清洁燃料船队等领域要处于世界前列,而且要成为所在区域涉航碳排放资源(ET与 CDM)的交易中心;(2)塑造全球海空港智能网络;(3)第四代“组合港”将成为“低碳智网型”国际航运中心的主力港口;(4)实现全球资源优化配置能力;(5)打造以“智力密集型新兴产业”发展为主的全球航运服务。

第二种观点是根据三次产业革命为基本线索进行代际划分。王杰(2007)以三次产业革命为基本线索将国际航运中心划分为“伦敦时代”“纽约时代”和“远东时代”,即 18 世纪末期产业革命促成的以伦敦为主要代表的第一代国际航运中心;19 世纪末期至 20 世纪初期随着第二次产业革命推动新兴产业和国际贸易的发展而形成的纽约国际航运中心;20 世纪七八十年代以来经济快速发展、科技进步以及全球经济一体化进程促使形成的中国香港、新加坡、东京、伦敦、纽约等第三代国际航运中心。

第三种观点是根据国际航运中心的基础航运、服务航运和智能航运业务进行代际划分。马硕(2010)从业务内容的角度将国际航运中心划分为三代,即“生产型的第一代国际航运中心,指基本航运业务聚集地,其兴衰周期短,可持续性弱;服务型第二代国际航运中心,其主要业务是航运服务,可持续性则强得多;知识型的第三代国际航运中心,主要为知识型的航运业务,可持续性最强”。

第四种观点是根据服务对象、服务范围和服务功能对国际航运中心进行代际划分。茅伯科(2010)依据服务对象、服务范围和服务功能将国际航运中心划分为单极化、双核多中心和多中心特色化三代国际航运中心。

综合上述四种观点,国际航运中心的形成经历了不同的发展阶段。从基本功能来看,从以航运运输中转功能为主的低级阶段向实现综合资源配置功能的高级阶段不断演进。从产业革命来看,国际航运中心本质上是一定时期内经济活动的中心,它代表一个高效率且具有规模的物流集散和流转场所,同时还吸引着其他经济中心功能的集聚复合(王杰,2007)。从业务内容来看,也经历了从基础航运逐步向服务航运和智能航运业务转变,突出反映了现代国际航运中心发展过程中的航运服务业,特别是发展高端航运服务业的重要性。从服务对象来看,国际航运中心也从服务于本地贸易为主的单极化向服务于经济全球化为多中心特色化发展,实现了从区域性国际航运中心向全球性国际航运中心的跨越。

（三）国际航运中心形成的演化机理

目前关于国际航运中心形成机理研究主要从“腹地—城市—港口”的“港口体系”角度出发进行分析。关于港口体系集中化倾向的研究，最早始于美国地理学家塔弗等（Taaffe et al., 1963）对加纳和尼日利亚的港口体系进行的个案研究，他们提出了一个海港空间结构演化模型，显示出从诸多分散的小港口集中为几个大的港口，几个大港口又通过交通网络服务成为更大的腹地的过程。此后詹姆斯（James, 1998）提出了港口基础设施的技术水平、航线的密集程度与码头的运作效率对经济腹地产生吸引力的结论。与此相反，海乌斯（Hayuth, 1981）提出了集装箱港口体系的分散化倾向，认为随着港口体系进一步发展，规模不经济（港口缺少拓展的空间、进出海向腹地和陆向腹地的交通堵塞等）也随之出现，导致了小港口从枢纽港吸引班轮，进一步促使了集装箱港口体系的分散化。

在国内学者的研究中，安筱鹏等（2000）通过对国际集装箱枢纽港的形成演化机理与发展模式的研究，认为在集装箱枢纽港形成和发展过程中由于港口腹地经济的水平与规模、港口自身的自然条件和城市依托条件、港口在国际航线中的区位条件等的影响下，形成了中转型、腹地引致型和复合型的集装箱枢纽港。关于这个问题，曹有挥（2003）则更为强调竞争与合作这两种机制的彼此相互作用。类似地，徐杏（2003）提出了一种“双层次博弈模型”来研究各个港口的相关利益主体之间的博弈，为保证博弈各方都能取得相对最大的利益，在某些条件下可以采取某种合作关系，以更好地阐明相关港口之间的博弈关系。徐国平等（2007）认为，海上集装箱运输中轴辐式运输网络的形成是集装箱枢纽港产生的直接原因，其通过海上集装箱运输中的范围经济阐述了轴辐式运输网络形成的动因和条件，并通过集装箱枢纽港在轴辐式运输网络获取范围经济上的作用解释了集装箱枢纽港的形成机理。

通过对文献简单的梳理可以发现，在理论研究文献中基于国际航运中心形成机理的理论基础研究明显不足，目前仍缺乏运用数理模型来解释国际航运中心的问题。基于这一点，新经济地理学派较好地运用数理分析的方法对港口和交通枢纽演变为城市中心进行了模式化，藤田（Fujita, 1996）从集聚效应和自我增强的角度对枢纽港口的形成与运行机制问题进行了研究。国内学者王杰（2007）则通过引入研究沉淀成本与进入壁垒的斯塔克尔伯格模型来解释国际航运中心的问题，并分别从规模经济、范围经济与国际经济的视角研究国际航运中心形成演化机理。黄顺泉和余思勤（2011）通过建立的二

级单链全球供应链模型,运用 NetLogo 仿真平台计算供应链企业迁移到港口集群所需要的供应链产量规模、供应链成本、供应链利润等指标,认为港口作为全球供应链的重要节点有利于吸引供应链企业集聚,进而形成港口集群,然后根据古诺模型以及斯塔克尔伯格模型运用博弈论方法来研究全球供应链向港口集聚的经济效应。

三、国际航运中心的发展

(一) 国际航运中心的发展模式

迄今为止,针对国际航运中心发展模式的探讨,学者们分别给出了各自的观点。最初的观点认为国际航运中心的发展必须拥有充沛的物流,尤其是集装箱物流,即必须是一个国际集装箱枢纽港(侯荣华,2000)。这种枢纽港作为国际航运中心的重要组成部分必须在空间上与其腹地有紧密的联系,即拥有较高的空间通达性(高汝熹、宋炳良,2001)。后续的研究中,周令源等(2009)也认为枢纽港是大多数国际航运中心的必备条件,并且枢纽港的发展对国际航运中心的建设起着极大的推动作用。

随着研究的深入,部分学者如徐杏(2003)、段志强(2006)、周令源(2009)、孙开钊和荆林波(2010)等从总体发展概况角度将国际航运中心发展模式划分为三大类,即以市场交易和提供航运服务为主的“伦敦”综合服务模式、以运输中转为主的“新加坡”中转模式和以腹地货物集散服务为主的“鹿特丹”腹地门户模式。而另一部分学者按照国际航运中心的具体发展要求提出了相应的发展模式。金凤君和王晖军(2002)根据作用的大小将航运中心分为全球性、区域性和地方性的航运中心。王杰(2007)为更好地揭示出国际航运中心发展模式的本质与方向,根据不同的条件对国际航运中心进行了细分。同样,李智慧(2010)根据提供的服务内容、要素的境内外流动方式以及货物流动和相关服务的辐射范围对国际航运中心的发展模式进行了系统的分类。

(二) 国际航运中心的功能定位

国际航运中心的功能定位与发展模式是息息相关的。一般来说,中转型国际航运中心的功能特征以货物集散为主,加工增值型国际航运中心的功能特征为主动集散调配产品并成为物流和调配中心,而综合资源配置型国际航运中心的功能特征为多种要素能够主动参与国际间的配置(屠启宇,1996;杨赞,2006)。

国际航运中心的功能定位要针对特定航运中心进行研究。孙光圻(2004)

对大连东北亚重要国际航运中心总体功能进行了定位，并提出了七大功能中心。李赖志（2005）则通过研究新加坡国际航运中心的发展情况，认为大连国际航运中心应以发展产业集群为依托，并提出应集中发展船舶制造、电子信息制造、机械装备、石化等产业集群。许淑君（2010）通过总结最为成功的伦敦资源配置型航运中心的发展经验，提出了上海应发展为资源配置型国际航运中心，建议从吸引航运要素聚集、促进资源高效配置和影响资源全球配置三方面进行发展。

国际航运中心的功能定位要体现航运活动集聚中心的特性。国际航运中心吸引着各种航运活动的集聚，特别是高层次航运活动的集聚，从功能上看它是航运决策、指挥与航运资源调配的中心（郭永清，2011）。一方面表现在航运服务业的集聚功能，特别是以航运业服务的金融、贸易、信息、法律等软件功能及综合资源配置功能为基础标志（许淑君，2010）；另一方面表现在大型航运企业的国际性总部或区域总部高度集聚，从空间上看是有关航运组织与机构在城市一定空间的集聚（郭永清，2011）。

（三）国际航运中心的发展方向

在国际航运中心的发展过程中，航运服务业尤其是高端航运服务业的重要价值逐步体现。徐步清和张媛（2011）认为发展国际航运中心的要点应集中在各种航运要素的聚集和航运服务产业体系的构建上。同样，计小青（2011）的研究认为目前各个国际航运中心城市将把建设高端服务型国际航运中心作为未来的发展方向。在其他相关的研究文献中，部分学者将研究视角转向探寻航运高端服务业的发展演化机理及发展模式，指出信息技术的融合、服务业内部的融合及与制造业的融合促进了高端航运服务业的产生和发展，航运高端服务业应以市场交易为主的伦敦模式和以知识经济驱动为主的新加坡挪威模式为重点的发展方向（任声策、宋炳良，2009；王列辉，2009；吴向鹏，2010）。另一部分学者则重点讨论了航运服务集聚区的形成与发展。费希尔等（Fisher & Associates，2004）重点研究了伦敦服务业集群的形成与发展。国内学者黄有方（2009）认为，发展航运服务业对于航运服务集聚区的形成起到了重要的基础性作用。高志军等（2011）将航运服务业进行了系统的划分，并提出了航运服务集聚区应以高端航运服务业为核心产业，以中间航运服务业和低端航运服务业为辅助产业的观点。

另外，除了将发展高端航运服务业作为各大航运中心的基本发展目标之外，学者们也针对特定国际航运中心未来的发展方向提出了不同的观点。关