

20世纪60年代以来海港城市研究进展

王海壮^{1,2}, 栾维新¹

(1. 大连海事大学交通运输管理学院, 大连 116026; 2. 辽宁师范大学城市与环境学院, 大连 116029)

摘 要:作为一种特殊的城市类型,海港城市自20世纪60年代开始就受到国内外学术界的广泛关注,如今已有较为丰富的学术产出,可大体划归为港城关系、港口地域演化、港城一体规划和港城空间结构等研究主题,尽管前人曾对某一方面的研究进展作过评述性的工作,但仍缺乏比较系统全面的海港城市研究综述。本文搜集半个多世纪的国内外相关文献,根据研究主旨对其进行归类,而后按时间顺序对各个主题进行梳理、分析比较,再现其研究脉络,找出国内外研究的不足以及未来研究的方向。综述发现:全球对海港城市的关注度在增强,但国内缺乏连贯性;关注重点从港城演化转向港城关系,但国内港城关系研究视角相对狭窄;研究方法从定性转向定量,但仍缺少跨学科的综合手段;空间分析一直是海港城市研究的重要方法,但尺度与指标需要完善;海港城市过程及现状研究较多,缺少对未来新建港城的理论与实践指导。

关 键 词:海港城市;港城关系;港口开发与地域演化

1 引言

从20世纪60年代起,海港城市就开始受到地理学者、经济学者、社会学者和历史学者的广泛关注,已有较为丰富的学术产出(特别是国外)。尽管徐永健等^[1]、王列辉^[2]、Daamen^[3]、王成金^[4]等作过综述工作,但他们仅围绕港城的单个主题或有侧重地进行研究进展的评述性工作,目前仍缺乏比较系统全面的海港城市研究综述。同时,30多年来受益于改革开放的中国海港城市大多正经历着城市职能的转换与跃升、生产要素集聚导致的港城地域扩张、港城地域关系的调整、新港与临港产业再布置引发的港口新城规划建设以及港城国际化发展等诸多变化与挑战,尽管其中有些变化在西方港城或许从未出现,但理清以往国内外海港城市研究脉络对于应对上述问题却意义重大,在经济全球化和快速城镇化的双重背景下,中国海港城市建设规划亟待需要学术界的理论与实践指导。

基于上述两点,本文对半个多世纪的国内外海港城市研究文献进行比较细致的全面梳理,试图为相关学者提供一个清晰的研究脉络,找出国内外研究的差异与不足、未来研究的方向。综述文献紧扣

“海港城市(含河口港城)”这一主题,包括港口开发与地域演化、港城关系(含滨水区再开发)、港城一体规划和港城演化等研究视角,但排除那些纯粹的且完全分离的港口研究视角(如港口规划、港口管理)以及港城非实体的研究视角(如港城文化),外文文献限于英文和少量法文作品。本文圈定的相关文献是公开发表的论文或未发表的学位论文、会议论文以及出版的书籍等。国内外相关文献源自Springer、Elsevier(ScienceDirect)、Wiley InterScience、informaworld、CNKI(中国知网)、万方数据和谷歌(www.google.cn)等知名文献搜索引擎。

2 国外海港城市研究

2.1 港城关系研究

2.1.1 港城界面及其演化研究

20世纪80年代初期“港城界面”(port-city interface)开始受到关注。以色列学者Hayuth最初将其表述为‘port-urban interface’,尝试从港城联系的三重体系(空间、经济和生态)来确认其变化的范围,认为海洋交通技术的发展、公众对岸线地区认识的增强及综合交通系统的出现是港城界面变化的主要

收稿日期:2010-11; 修订日期:2011-04.

基金项目:国家自然科学基金项目(40871063)。

作者简介:王海壮(1975-),男,辽宁铁岭人,讲师,博士研究生,主要研究方向为海港城市地理与沿海地区规划。

E-mail: whaizhuang@163.com

通讯作者:栾维新(1959-),教授,博士生导师,主要研究方向为海洋区域经济等。E-mail: weixinl@vip.163.com

原因^[5]。Hoyle 则将港城界面视为一个“转换区域”(area in transition),认为此地是“港城中最敏感和最具争议的地方,或是合作区或是冲突区”(图 1);其变化是“港口活动外迁”、“临港产业外迁”、“滨水区再开发过程中多用途的竞争”和“来自技术进步、法律条款、经济与政治条件及环境关注的影响和控制”等多种因素共同作用的结果^[6-8]。

20 世纪后半叶,港口与城市的开发过程变得愈发不同步,当面临区域竞争和全球化时,港、城则表现出各自独立的发展态势^[3]。全球来看,港、城关系这一变化过程使许多具有历史意义的港口衰败下来,而有些港口却繁荣兴盛起来,这自然引起国外学者对其成因的探讨。60 年代,Zaremba 将滨水区(港城界面)的演化与结构解释为自然因素,湖泊、海湾及海岸上的位置决定港城的开发^[9]。80 年代中期开始,尽管科学研究对海港开发的关注进入了行为方法阶段^[10],但主要还是西方国家的经验,特别关注变化中的港城关系的空间利用。如 Charlier 将港城界面“港口→城市的用途转变”视为一个不可避免且正在进行中的过程^[11],这一过程的“逻辑”可用 Hoyle 模型(表 1)来描绘。进入 90 年代,港城界面开发被认为是在产业变化和资本主义转变这一广泛框架内一种正在变化的关系,西方世界‘福特主义向后福特主义’的经济转变和‘现代向后现代’的社会文化转变是这一变化的根本原因^[12]。21 世纪以来,随着发展中国家特别是亚洲沿海港口的异军突起,研究者对港城界面开发的关注不再局限于西方港口城市,比较注重东西方的比较研究。基于港城开发的文献以及鹿特丹、汉堡的经验观察,Daamen 介绍了新的港城界面再开发类型,认为有必要重新

定义现代港城界面以支持其可持续发展^[3,13-14]。Lee 等提出了亚洲枢纽港市(香港和新加坡)港城界面的独特演化模型——亚洲整合模型(表 1),认为全球化与交通革命、物流整合以及港口地域与海运腹地的随后扩张等内外部力量是形成这一独特性的动力^[15],需要应用新的方法并制定新的政策应对其对枢纽港市空间结构、港口开发及相关港城规划的影响。最近,通过访谈阿姆斯特丹临港产业,Wiegman 等研究发现港口区空间扩展缓慢下来而城市向港口一侧的开发却在加速,认为港城界面变化的全球力量(交通物流方面)正让位于地方力量(规划与可持续发展的范式),并用扩展的 Norcliffe 模型来说明港城界面开发这一新阶段^[16]。

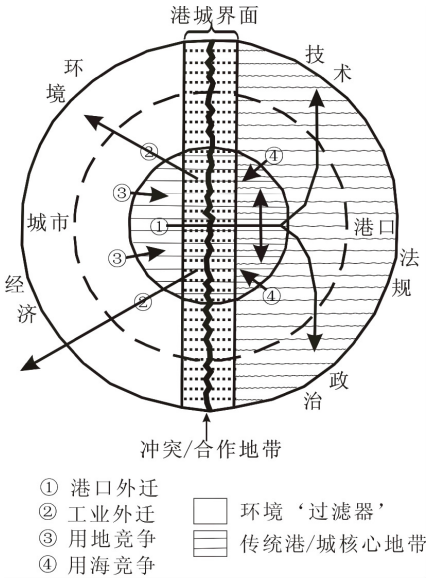


图 1 港城界面变化的影响因素(来源:参考文献[8]。) Fig.1 Factors influencing port-city interface change

表 1 西方与亚洲港城界面演化模型比较

西方港城界面演化模型		○ 城市	时期	● 港口	亚洲枢纽港市整合模型
原始城港阶段: 港城之间有紧密的空间与功能联系		●	古代/中世纪 -19 世纪	●	沿海渔村阶段: 当地的小聚落进行自给自足的地方贸易
城港扩展阶段: 快速的商业与工业增长迫使港口开发突破城市界限, 出现了直线码头和拆装业		○●	19 世纪-20 世纪初	●	殖民城港阶段: 为了输出初级产品和地理控制, 处于优势地位的外部利益集团发展了港口与城市
现代工业城港阶段: 工业增长(特别是炼油)、滚装船和集装箱设施的使用要求港城空间分离并增大利用空间		○●	20 世纪中期	●	中转城港阶段: 贸易扩展和中转功能, 现代港口开发得益于填海造陆
滨水区衰退阶段: 海运技术的变化导致彼此分离的临海工业开发区的建设		○●	60-80 年代	●	自由贸易港城阶段: 出口导向政策通过免税和低劳动力成本吸引使用港口设施的工业(临港工业)
滨水区再开发阶段: 大型现代港口占用大面积陆地与水域空间, 旧城核心得到了更新		○●	70-90 年代	●	枢纽港城阶段: 枢纽功能和临近城市核心的地域压力促使港口生产力提高
一般港城阶段: 人们对联运有了更多的环境关注, 城市经济如非港城那样发展		○●	90 年代以后	○●	全球枢纽港城阶段: 因枢纽港处的成本增加和可能的腹地扩展, 引起新港建设并保持现有的港口活动

来源: 自参考文献[15], 有修改。

2.1.2 空间尺度的港城关系研究

自20世纪80年代后期,滨水区再开发(waterfront redevelopment)就成为国外港城研究的热点之一。在滨水区再开发的释义上, Hoyle将其定义为“老的工业和商业用途的滨水区被新的服务、居住、设施和休闲用途重新占据的过程”^[17]或是“世界许多地方广大内城再生过程的一部分”^[18]。Bruttomesso称其为“真正的城市革命”^[19]。Millsbaugh将滨水区复兴视为世界后工业化城市经济发展的基调^[20],如历史悠久欧洲港城(鹿特丹和汉堡)地域内港口及其周边地区衰败下来,但邻近内城并处于滨水区上的区位优势使其很快被重新利用起来,为港城更新提供空间^[3]。此外,滨水区再开发还被表述为滨水区复兴(waterfront revival)或再生(regeneration)等,但它们却有相近的意思,即因港口及港口活动的外迁使港城界面上遗留一块‘真空地带’(vacuum zone)以供城市开发所用,相对初始港口开发活动,此次开发被称为“再开发”或“复兴”(为改变港口活动外迁后废弃地的衰败面貌而进行的再开发)。在滨水区再开发成因的解释上, Mollenkopf认为,首现于美国的海运技术提高使经历后工业化经济重建港城(如波士顿、旧金山、纽约和巴尔的摩)率先进行滨水区复兴^[21]; Hall^[22]、Hoyle^[23]则将其归因于(交通、装运)技术进步、集装箱化以及临港工业外迁的结果。

尽管滨水区再开发现象始于20世纪60年代北美地区的美国和加拿大,但直到80年代后期,才有大量滨水区再开发文献出现,主要来自地理、规划和环境研究,大多是发达国家的经验^[24]。1987年在英国南安普顿大学首次召开的全球滨水区再开发学术会议,推动了学术界和规划界以及港城管理者对这一现象的广泛关注。起初,学者更注重滨水区再开发的规划问题。如Lindsay针对港城界面土地利用问题,认为一致的(滨水区)规划原则是港城获得互益的基础^[25]。Sieber则从文化理论出发,致力于滨水区再开发成因的解释,将北美后工业化港市滨水区复兴过程视为那些相似位置的港城对国际经济重建、港口设施的技术荒废和公司化的一种特有回应^[26]。90年代,如Hoyle^[27]的归纳,这一领域研究还包括综述^[22]、案例研究^[28-31]、政治环境与金融变化的分析^[32-34]、思想、趋势与研究日程系统研究^[5,22]。但上述研究多针对发达国家,新兴工业化国家和广大欠发达国家的滨水区复兴还未得到重视,只是在

哈瓦那、桑多斯(巴西)、孟买、大连和新加坡等港城的城市更新中关注了滨水区再开发的融资及城市遗产保护等问题^[35]。进入21世纪,多学科架构下的滨水区研究机构如WC(华盛顿滨水区中心)、IACP(勒阿弗尔国际港城协会)、ICCW(意大利国际水上城市中心)、WAVE(日本滨水区复兴与环境研究中心)推动了滨水区再开发研究从欧美向全球扩展,学者的关注视角也进一步扩展。基于希腊城市滨水区再开发的一组案例, Gospodini尝试建立了滨水区空间再设计的理论框架^[36]。Hoyle等则对东非等发展中国家(东非肯尼亚的拉穆、蒙巴萨和坦桑尼亚桑给巴尔岛的石头城)港城滨水区的复兴给予了关注,指出平衡的、依赖文化的方法在其中起重要作用^[23,27,35]。

在滨水区再开发模型应用上, Dong尝试将阶段模型等西方现有的滨水区开发理论知识应用于(大连)不同的政治经济环境^[37]; Merckx等则扩展并升级了Hoyle模型,认为新的滨水区开发模型应具有“从一个离散的阶段模型转变为一个持续演化的空间开发模型”和“通过将滨水区开发项目与利益相关者联系在一起,扩大了模型演化的潜在动力”两点变化^[38]。与以往解释不同, Butuner将伊斯坦布尔港城滨水区复兴归结为工业经济向服务经济的转变、城市形象改善和促进城市经济增长^[39]。通过解释欧洲港市(勒阿弗尔、南安普顿)整体结构与滨水区的关系, Lee等采用一种定性方法就韩国最大港城(釜山市)滨水区开发提出了共同的政策导向,认为滨水区再开发项目与城市空间结构结合的越紧密,越可能成功,能够满足市民和商业的利益^[40]。此外,滨水区再开发的影响受到某些学者的关注。Oliva研究了东巴尔的摩滨水区开发对住房价格的影响,发现其影响在空间上是不均衡的^[41]。Sairinen等从资源与认同、社会地位、利用与活动、滨水区体验等方面分析了赫尔辛基3个新建城市滨水区的社会影响^[42]; Salina等则研究了马来西亚城市滨水区景观的社会影响,提出利用包含人类感知的“滨水区走廊(waterfront corridor)”这一概念来解释人们为何首先被吸引到(滨水区)这些自然地貌地区^[43]。

2.1.3 经济维度的港城关系研究

尽管经济维度的港城关系研究较少且出现较晚,但尺度瞄准全球或区域并多为量化研究。Ducruet等以欧洲2万人以上的69个集装箱港口城

市为对象,利用城市、港口及交通设施等方面 13 个指标,对目标港口城市的港城界面进行因子分析,将欧洲港口城市划分成一般城市(general city)、海运城市(maritime city)、综合运输港城(intermodal ports)和门户城市(gateways)4 种类型,并将这种方法应用于亚洲 58 个同规模集装箱港市(含中国大陆 11 个海港城市)^[44]。Ducruet 等应用 Vallega 于 1979 年提出的相对集中指数(RCI),对全球 653 个港口城市的港城关系演化进行了定量研究,使用城市人口和集装箱吞吐量两个指标量算了全球化背景下港城功能的相对集中度,研究结果对描绘港城功能与空间分离的以往模型提出了疑问,认为港城演化是渐进的而非线性的或混乱的,在许多情况下会受到区域因素和地方战略的影响^[45]。Ducruet 以世界两个主要港口区域(欧洲和亚洲)的 121 个港口为对象,运用基本因素分析方法探究了港城关系的本质,发现全球交通变化和城市发展促使港城相互依赖关系在降低,欧洲的核心—边缘二元论(core-periphery dualism)与亚洲的港城等级理论(port-city hierarchy)表明,欧洲港口距内陆市场的距离和亚洲港口的沿海市场规模是解释上述两个地区港城关系本质的主要因素^[46]。而后,为确认全球尺度港城关系的本质和区域份额,Ducruet 选用港航活动方面 9 类社会指标对参与世界主要航线集装箱服务的全球 348 个港城进行了全球尺度和区域尺度的分析,发现全球尺度的港城关系具有南北模式和东西模式,北美、欧洲与东亚的港城关系差异明显:东亚——港口活动及沿海市场更加集聚发达,但沿海港口与内陆的联系弱,沿海性突出;欧洲和北美——海运航线集聚程度低,(欧洲的)区域整合让其大陆性更加明显^[47]。

2.2 港口开发与地域演化研究

在国外学术界,不少科学文献(尤其来自地理学)致力于应用地理模型来描述、解释海港演化与开发活动,大多来自西方国家的经验。Bird 在研究英国海港的基础上最先提出港口开发与地域演化的港口通用模型(the anyport model,图 2),将一个典型港口设施的发展划分为布置、扩张、专门化等 3 个时期 5 个阶段^[48-49],尽管 Anyport 模型经历了 40 多年的理论与经验挑战^[50],但许多地理学者仍致力于修正

并发展最初的 Anyport 模型。Robinson 用亚洲港口验证了 Anyport 模型,扩展了 Bird 的历史形态方法,提出港口开发阶段模型^[51]。Hoyle 则针对西方港城(空间)关系变化提出一个类似 Anyport 的港城界面演化模型(表 1)。荷兰学者 Klink 在 Anyport 模型上增加了港口开发的新阶段——港口网络开发,提出港口开发 4 阶段的理论模型并对港口网络类型进行了划分^[52]。Peter 研究了雅加达港城开发模型及特殊机制,认为港口城市演化或港城关系变化除了受技术、技术变化产生的空间布局、港口功能变化管理者影响外,地方历史文化在港口结构变化中也发挥作用^[53],该研究对以往港城演化模型(如 Anyport model^[49]、Interface model^[15]、Rotterdam model^[52])是有益补充。Notteboom 等从港口与内陆货运中心联系的角度修正了 Anyport 模型,提出港口演化“区域化(regionalization)模型”,用以解释港口与腹地间的关系^[54]。Waltraud 从人类视角关注欧洲和拉丁美洲港口城市转变过程中地方利益相关者的认知和行动战略,为研究因不同历史开发过程造成的港城演化阶段不同步的两个地区受到全球化过程影响提供了一种新方法^[55]。此外,Chioma 对尼日利亚、Jo 等对北朝鲜等发展中国家港口开发时空模式、海运贸易与港口演化之间的关系进行了研究^[56-57]。

2.3 港城一体规划研究

港城一体规划的思想或实践出现较晚。理论层面上,Andrzej 探讨了港口运营、开发与周围城市、所在区域在空间、经济和社会等方面紧密联系的问题,认为港口应该成为城市规划的一部分^[59];José Luis 则突出了港口规划对解决港城冲突的重要作用,认为港口规划应该体现在相关的港城规划当中^[60]。Günter 将 20 世纪八九十年代欧洲港城的

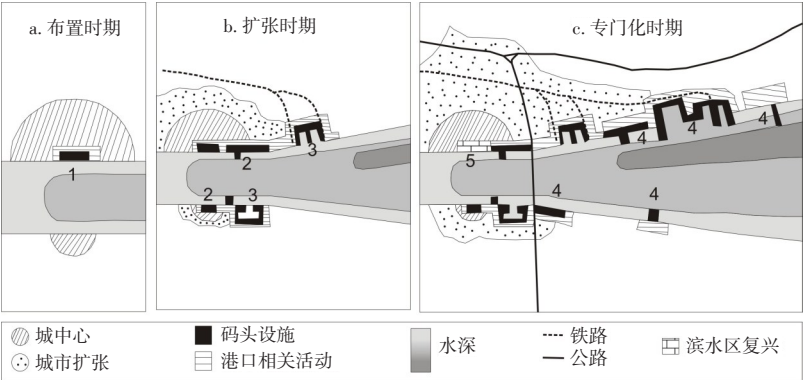


图2 港口地域演化通用模型(来源:参考文献[58], 173 页.)

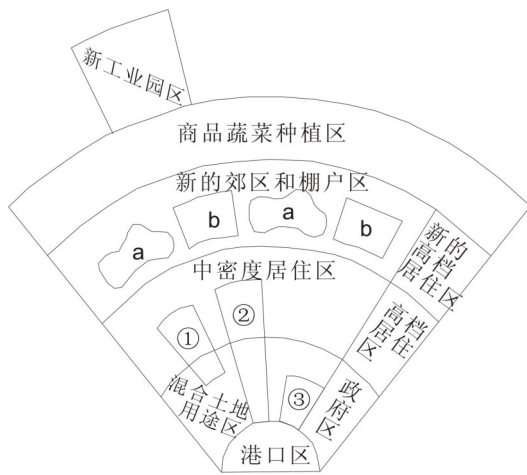
Fig.2 James Bird's anyport model

衰落归因于全球化过程(从集装箱化到市场与组织在全球范围的整合),认为海运部门的现代化(港口开发)和城市复兴战略是港城应对这些挑战的重要措施^[61]。2007年,地方港务局与一些相关国际机构(如IACP)合作开展了港城一体规划的实践,其中欧洲区域开发基金(ERDF)与IACP在勒阿佛尔(法国)等6个欧洲港城联合支持的“港城规划:城市—港口联系空间再开发战略”项目最具代表性^[62],尽管关注的仍是港城联系空间即港城界面,但首次提及“港城一体规划”的思想。依托欧洲委员会(EC)设立的“北海地区可持续交通研究与开发网(SUTRANET)”项目,2007年瑞典环境研究院(SERI)在其完成的“港口开发的空間与环境影响——哥德堡港的案例研究”报告中指出,历史上港城共存,开发优良港口自然区位会促发城市社区的建立;尽管今日港城互动不如几个世纪前那样紧密,但大港从小港衍生而来以及大城市源于小聚落的历史记录表明,主要港口和大城市仍占据共同的或邻接的区位,加之共享陆上基础设施,自然会导

2.4 港城空间结构研究

港城空间结构研究始于20世纪60年代中后期,受伯吉斯、霍伊特等经典城市空间结构模型启发,研究者多尝试用模型来描述港城空间结构特征及其变化,但都突出了港口对城市空间结构的塑造,研究对象多为亚非地区的港城。McGee用半圆楔形的城市地域模型(图3),描绘东南亚殖民港城仰光是以港口区(port zone)为中心形成一个由各扇形(区域)叠加一起的复杂的同心圆结构^[64];Sommer模型(图4)则理想化地描绘了非洲港城各扇形(区域)叠加的带状结构、各区域间的关系及其随时间变化的方向^[65]。Soffer等就中东地区沿海港城提出一个描述性模型,强调了港口活动向海一侧的增长或扩张以及城市二元焦点结构的渐进发展^[66]。Dutt等用妥协式港城模型(图5)描绘殖民时

期的中国港城空间结构,指出“在邻近滨水区的地方,港口活动及广阔的工业区同CBD的商业活动争夺空间”、“那些低密度的居住和办公空间将原始的高密度‘旧’城与港口滨水区分割开来”、“低密度



①②外国人商业区③西方人商业区
a 棚户区 b 新的郊区

图3 东南亚港城空间结构模型(来源:参考文献[64].)

Fig.3 McGee model of Southeast Asian port-cities spatial structure

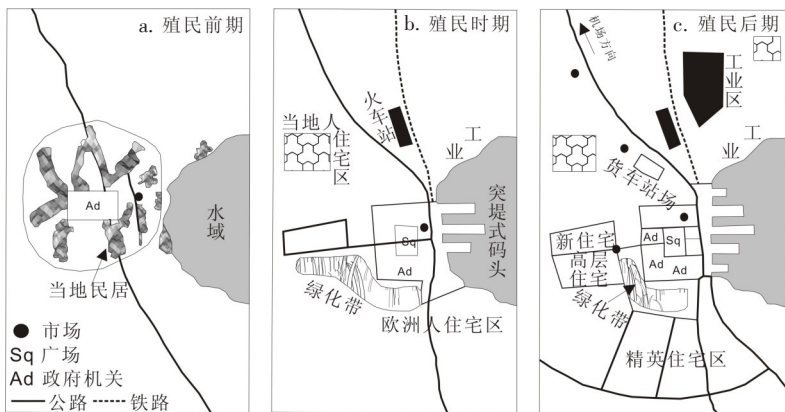


图4 Sommer非洲港城发展模型(来源:参考文献[65].)

Fig.4 Sommer model of African port-cities evolution

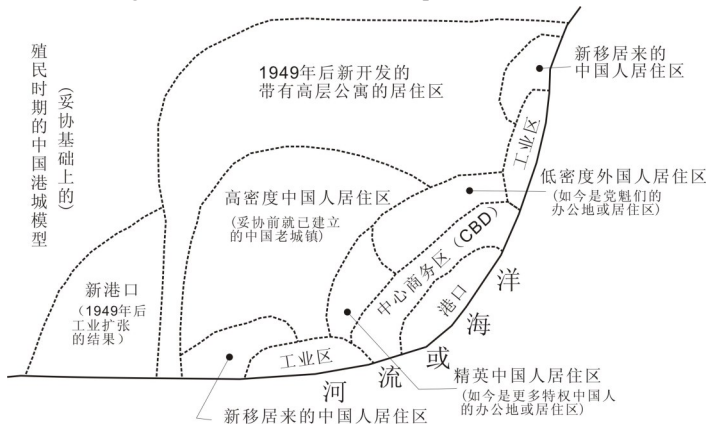


图5 中国妥协式港城模型(来源:参考文献[67].)

Fig.5 Model of Chinese concession port cities

的居住和办公空间最初是殖民时期给予外国商业利益的特许权”^[67]。Rodrigue 提出用扩张的大都市区(EMR)空间模型来解释交通(机场、港口等联合运输设施)对新加坡城市地域发展过程的影响^[68]。Gleave 研究了港口活动对弗里敦城市地域空间结构(特别是 CBD)和大都市区新现的现代工业区位的影响,探讨了港口活动在港城成长过程中的关键作用^[69]。Noble 等探讨了现有南亚港城模型对描述科伦坡空间结构的适用性问题^[70]。Eliot 运用图形模型描绘了南亚大港口都市从贸易节点向港口大都市的时空演化,认为产业与港口功能曾是殖民时期城镇化的主要动力并在今日港城规划中继续扮演重要作用^[71]。

此外,港城空间结构研究也受到空间经济学家关注。Hiroyuki 应用柯布—道格拉斯生产及效应函数,研究了港城空间结构一般均衡问题,提出与以往港城模型不同的 4 种土地利用模式^[72]。Fujita 等基于集聚经济的空间发展演化模型,探讨了交通枢纽(如港口)在港城形成中的枢纽效应(hub-effect)^[73]。

3 国内海港城市研究

3.1 港城形成与演化研究

20 世纪 80 年代初,国内学者开始关注港城形成与演化,但成因和过程分析多于规律探讨。如马裕祥从经济地理视角将宁波港城的起源和发展归因于浙东地区、宁绍平原的腹地开发过程及其城镇聚落演化和海上交通发展^[74];陈航分析了港口形成与布局的经济地理基础,认为港口只会一定地方兴起和发展并形成某种性质和规模的港口^[75];杨葆亭则从历史地理角度探讨了中古时期(5-15 世纪,南北朝到明朝)中国海港城市形成发展与盛衰过程的相关因素,指出中国某些古代港城(如广州、宁波)发展与其多为地方政治中心有关^[76]。

此外,也有学者对港城发展模式、港城演化机制和规律进行探讨。吴传钧等探讨了中国北方 6 个海港城市的一般成长模式、不同模式下的港城关系强度并对 6 个海港城市发展阶段进行了划分^[77];陈航就中国沿海港口地域组合、形成机制与发展过程的研究^[78-79]对港城演化具有一定借鉴意义;李加林则对港城形态影响因素、港城形态演化机制和河口港城形态演化规律进行了案例研究^[80];吕月娥将

日治时期基隆港口都市形成历程归因于筑港和都市计划的双重影响^[81]。一些学者则关注了港口开发及其产业活动对港城空间变化的影响,如邢海峰等研究了大城市边缘新兴城区(天津滨海新区)地域空间结构的形成与演化趋势,阐述了元末以来塘沽港开发建设引领的港城新区地域空间结构的历史变化及港城新区与母城间存在的种种问题^[82];钟镇远等分析了港口发展对天津滨海新区城市地域结构与空间形态的影响,探讨了城市空间结构演化机理并就港口与港城规划提出建议^[83];赵建军阐述了青岛城市地域扩展的历史和特点,指出港口条件促成了青岛城市地域的飞地式拓展^[84];赵鹏军等则研究了(鹿特丹)港口产业对城市社会经济的带动作用,分析了港口产业演替推动下的港口地域空间的成长规律^[85]。一些学者则重视了港城研究的手段,如牟凤云等利用历史资料和遥感影像分析并划分了近百年来广州城市空间形态特征和演化过程,指出独特的地理环境(如港口)是广州城市发展的重要因素^[86];李加林等利用卫星影像数据对宁波港城用地扩展的时空特征及外部形态演化过程进行了分析,指出宁波港口不同时期的迁移塑造了不同的港城外部形态^[87];刘露研究了天津城市空间结构与交通发展的相关性,指出漕运、开埠和设立滨海新区经济技术开发区促动的港口开发是天津城市(外部)空间结构自西向东沿海河轴线展开的重要因素^[88]。

3.2 港城(互动)关系研究

国内对港城关系的关注始于 20 世纪 90 年代初,主要探讨港城互动特征、机理、互动关系评价体系、途径等内容。高小真分析了短缺经济条件下的港城相互作用,认为短缺经济下港城相互作用具有“指示信号非价格性”、“作用方式不对称性”和“作用结果连续性”等特征^[89]。杜其东等从理论层面探讨了国际经济中心城市与国际航运中心之间的共生关系^[90];许继琴在阐述港城关系理论的基础上探讨了港口对城市发展的促进作用^[91]。

在阐述港城关系演进阶段的基础上,罗萍指出中国港城互动发展的特征及存在的误区并就港城互动发展思路提出建议^[92];刘文分析天津港城互动现状、存在问题并就港城互动发展提出建议^[93];丁仕堂研究了日照港城关系与城市空间结构的演化特征并提出港城空间协调的途径^[94];刘扬等从临港产业和空间结构入手将(营口)港口对城市发展的影响进行了阶段划分^[95];张铁^[96]、王丹阳^[97]、白杉^[98]、陈

芸芸^[99]、陈航^[100]均以大连为例,对港城互动的机理、演化进程、互动理论、港城协调进行了理论与实证研究;最近,庄佩君等重现了唐中期以来宁波港城界面变化并分析了其演化机理^[101]。

3.3 港城规划研究

港城规划研究出现较早,但相关文献不多,均来自规划界。潘云章等针对海港城市存在的诸多问题,从海港城市规划角度提出港城协调的主要方面^[102];郑弘毅等探讨了中国海港城市性质及其拟定方法,认为港口城市性质的确定除了要分析影响城市的一般要素(城市发展的区域条件)外,还要着重考虑与港口有关的要素(交通、港口建设和城市建设)^[103];武廷海针对海港城市总体布局中存在的问题,从城市规划视角指出海港城市总体布局要注重的方面^[104];张谦益阐述了港城岸线利用规划的含义、基本原则和基本内容^[105];郝之颖在分析海港城市发展背景、动力以及港城空间演进模型的基础上,针对长兴岛港城空间结构与布局提出一些战略思考^[106]。

4 结论与讨论

4.1 海港城市关注度在增强,但国内缺少持续性

尽管本文不可能囊括与研究主题相关的全部文献,但已涵盖绝大部分,能够反映过去 50 年多年持续快速增长的总体趋势(表 2)。研究者主要来自地理、交通与物流、规划和城市经济学等领域,国外研究贡献较大的学者有 Bird、Hayuth、Hoyle、Ducruet、Lee、Daamen 等,尤其 Bird、Hayuth、Hoyle 和 Ducruet 等对港城进行了持续关注;尽管关注的主要对象仍然是西方港城,但近年来东北亚(特别是韩国)港城以及东西方港城关系的比较研究逐渐增多起来。相反,国内学者对港城的关注晚了 20 年且缺少连贯性,相对而言,陈航、高小真、李加林等人有较多的研究贡献。尽管近年来国内一些大学出现较多学位论文,但经验研究甚于理论和国际比较研

究,全球性或区域性的港城比较研究鲜见。

4.2 研究视角从港城演化转向港城关系,但国内港城关系研究视野相对狭窄

国外,20 世纪 60 年代初期,Bird^[48]开创港城研究先河,70 年代初 Bird^[49]又提出 Anyport 模型用以解释港口开发及其地域演化;80 年代 Hayuth^[5]和 Hoyle^[8]对港城关系(港城界面、滨水区再开发)研究作出开创性贡献;90 年代以来,Hoyle^[7,17-18,23-24]和 Daamen^[3,13-14]则对其保持了持续关注。进入 21 世纪,港口及港城演化的研究不多,除了滨水区再开发、港城界面等港城(空间)关系持续受到关注外,Ducruet 等^[44-47]从经济、交通物流等视角研究了亚太地区的港城关系并进行了亚欧比较。

国内,20 世纪 80-90 年代,尽管港城研究并不少,但多为探讨性或初步性研究,主要来自地理和规划领域。陈航^[75,78-79]、吴传钧等^[77]关注了海港的成因和成长模型以及海港地域组合及形成机制。同时,港城规划布局、港城性质以及港城岸线利用规划等得到规划界的重视。21 世纪以来,尽管有学者关注了港城地域形成与演化^[82,84]、港城形态^[86-87]等方面,但(经济维度)港城关系或港城互动研究似乎成为这一时期的国内主流。

综上,半个多世纪的国内外港城研究都经历了从港城演化向港城关系的转变,但国内港城关系研究视野相对较窄。对于集装箱港城(特别是枢纽港)而言,港口已非港城之港口,其开发掣肘于多种非城市因素;反之,今日的港城发展已非港口为主要动力,拥有港口以外的众多因素,国内唯港城论港城的港城关系研究视野相对狭窄,不能体现港城关系的复杂性与动态性这一特点。

4.3 研究方法从定性描述转向定性定量相结合,但仍缺少跨学科的综合手段

港城研究方法总体上遵从定性描述向定性定量相结合的变化趋势。20 世纪 90 年代前,因研究手段和认识水平的局限,研究者一般运用简单形象的图表式模型^[8,49,77]和描述性的文字^[5,76]加以解释或讨论港城演化现象,表明这一时期国内外相关研究主要集中在港城表象认识上。90 年代之后,随着 GIS 等技术手段的广泛应用及来自交通物流、城市经济学等领域学者的关注,除了原有的定性(模型)描述方法^[12,15,23]外,港城研究增加了空间分析^[69,83,87]、空间经济^[72-73]和港口经济^[46,98]等分析方法,港城(经济)互动关系的量化研究似乎得到今日学术界的

表 2 国内外海港城市研究文献分布
Tab.2 Literature distribution of seaport city studies
at home and abroad since the 1960s

阶段	国外	国内
20 世纪 60-70 年代	5	--
20 世纪 80-90 年代	26	15
21 世纪 10 年代	39	22

注:考虑 20 世纪 60-70 年代国内特殊的历史背景,忽略这一时期的研究文献。

更多钟爱,港城研究更注重内在本质的分析。然而,尽管GIS和空间数据在港城地域演化中得到了应用,但它仍是地理学上的惯用方法,港城地域演化既是一种空间过程也是一种历史过程,其规律性需要从港城成长的历史轨迹中找寻,单一方法难能完成此项任务,兼有历史、地理和城市经济学的跨学科综合方法是港城地域演化研究所必需的手段。

4.4 海港城市研究始终脱离不开空间分析,但尺度与指标需要完善

综合以往的国内外文献,无论是20世纪六七十年代Bird等对海港空间演化过程以及80年代以来Hayuth、Hoyle等对港城关系的理论与经验研究,还是90年代Gleave对弗里敦以及最近李加林对宁波的案例研究,研究者都试图从空间视角追踪港城演化过程及特征。21世纪以来,来自交通地理、物流、城市经济、规划等领域的众多学者对港城给予了更多关注,但其关注的重点主题(港城互动)同样离不开空间分析,因为和谐的港城关系将最终在空间上得以体现;反过来,(外在)港城空间的协调发展也会促进(内在)港城关系的良性互动。因此,未来港城空间分析需要弥补以下两点不足:①研究尺度上,以往国内外研究或从区域尺度^[54,74-75]或从港城地域^[8,49,52,83,87]出发,仍缺乏从城市地区(urban area)范围对港城地域演化过程、规律及机制的经验验证与理论总结。在国内,像Gleave那样的港城空间结构特征研究仍是空白。②指标选取上,土地利用常被用来表征城市地域的空间扩展,自然得到港城研究者的钟爱。此外,港城人口(港口就业人口)、港口开发投资及与土地利用有关的(河、海)岸线利用也是指证港城地域演化的重要指标,可尝试纳入今后的港城研究当中。

4.5 海港城市过程及现状研究较多,缺乏对未来港城规划建设的理论与实践指导

现有的文献更多重视港城地域演化过程及现状特征的研究,尤其(国外)对曾经的港城界面演化(滨水区再开发)给予非常多的关注,却少有对未来港口开发活动将塑造的港城地域给予预先的判读。尽管20世纪80年代来自规划界的国内学者^[102-103,105]及科研成果^[107]对中国改革开放初期的港城规划建设进行许多有意义探索,但目前在中国沿海地区进入新一轮港口开发和港城地域迅速扩展的背景下,国内外海港城市研究对中国现今及未来港城地域规划和港城滨水区再开发缺乏实践指导上的支持,

港城一体规划的理论研究和实践工作仍是空白,国内学术界与规划界亟待联合弥补这一方面的不足。

参考文献

- [1] 徐永健, 闫小培, 许学强. 西方现代港口与城市、区域发展研究述评. 人文地理, 2001, 16(4): 28-33.
- [2] 王列辉. 国外港口体系研究评述. 经济地理, 2007, 27(2): 291-295.
- [3] Daamen T. Sustainable Development of the European Port-City Interface. ENHR Conference, Rotterdam, June 25-28, 2007.
- [4] 王成金. 现代港口地理学的研究进展及展望. 地球科学进展, 2008, 23(3): 243-251.
- [5] Hayuth Y. The Port-Urban Interface: an Area in Transition. Area, 1982, 14(3): 219-224.
- [6] Hoyle B S. Development Dynamics at the Port-City Interface//Hoyle B S, Pinder D A, Husain M S. Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Re-development. London: Belhaven Press, 1988: 5-19.
- [7] Hoyle B S. Identity and Interdependence: Transport and Transformation at the Port-City Interface. The 4th Project Meeting of the Ionian and Adriatic Cities and Ports Joint Cooperation. Koper, Slovenia, 31 March-1 April, 2006.
- [8] Hoyle B S. The port-city interface: Trends, problems and examples. Geoforum, 1989, 20(4): 429-435.
- [9] Zaremba P. Les principes du développement des villes portuaires. Académie Polonaise des Sciences, Centre Scientifique de Paris, Fasc, n° 32, 1962.
- [10] Olivier D, Slack B. Rethinking the port. Environment and Planning A, 2006, 38(8): 1409-1427.
- [11] Charlier J. The Regeneration of old port areas for new port uses//Hoyle B S, Hilling D. Seaport Systems and Spatial Change. Chichester: Wiley, 1992: 137-154.
- [12] Norcliffe G, Bassett K, Hoare T. The emergence of post-modernism on the urban waterfront: Geographical perspectives on changing relationships. Journal of Transport Geography, 1996, 4(2): 123-134.
- [13] Daamen T. Managing Aareas of Transition: An Approach to Complex Re-Development Questions in the Area between the European City and its Main Seaport. Planning Research Conference, London, April 5-7, 2006.
- [14] Daamen T. Development Challenges in the Evolving Port-City Interface: Defining Complex Development Problems in the European Main Seaport-City Interface: Rotterdam and Hamburg. 10th International Conference Cities and Ports, Sydney, November 5-9, 2006.
- [15] Lee S W, Song D W, Ducruet C. A tale of Asia's world ports: The spatial evolution in global hub port cities. Geoforum, 2008, 39(1): 372-385.

- [16] Wiegman B W, Louw E. Changing port-city relations at Amsterdam: A new phase at the interface. *Journal of Transport Geography*, 2011, 19(4): 575-583.
- [17] Hoyle B S, Pinder A. Cities and the sea: Change and development in contemporary Europe//Hoyle B S, Pinder D. *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven Press, 1992: 1-19.
- [18] Hoyle B S. The redevelopment of derelict port areas. *The Dock & Harbour Authority*, 1998, 79(887): 46-49.
- [19] Bruttomesso R. Working on the water's edge//Bruttomesso R. *Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water*. Venice: International Center Cities on Water, 1993: 10-11.
- [20] Millspaugh M L. Waterfronts as catalysts for city renewal//Marshall R. *Waterfronts in Post-industrial Cities*. London: Taylor & Francis e-Library, 2004: 74-85.
- [21] Mollenkopf J H. *The Contested City*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1983: 213-253.
- [22] Hall P. Waterfronts: A new urban frontier//Bruttomesso R. *Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water*. Venice: International Centre Cities on Water, 1993: 12-19.
- [23] Hoyle B S. Global and local change on the port-city waterfront. *The Geographical Review*, 2000, 90(3): 395-417.
- [24] Hoyle B S. Urban waterfront revitalization in developing countries: The example of Zanzibar's Stone Town. *The Geographical Journal*, 2002, 168(2): 141-162.
- [25] Lindsay J C. Planning principles for the port-city interface [D]. Canada: University of Regina, 1989.
- [26] Sieber R T. Waterfront revitalization in postindustrial port cities of North America. *City & Society*, 1991, 5(2): 120-136.
- [27] Hoyle B S. Lamu: Waterfront revitalization in an east African port-city. *Cities*, 2001, 18(5): 297-313.
- [28] Breen A, Rigby D. *Urban Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge*. New York: McGraw-Hill, 1994.
- [29] Breen A, Rigby D. *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. New York: McGraw Hill, 1996.
- [30] Malone P. *City, Capital and Water*. New York: Routledge, 1996.
- [31] Meyer H. *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: Changing Relations between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure*. Utrecht: International Books, 2003.
- [32] David L A G. Planning, design and managing change in urban waterfront redevelopment. *Town Planning Review (UK)*, 1996, 67(3): 261-290.
- [33] David L A G. Financing urban waterfront redevelopment. *Journal of the American Planning Association*, 1997, 63(2): 244-265.
- [34] David L A G. Managing the changing political environment in urban waterfront redevelopment. *Urban Studies*, 1997, 34(1): 61-83.
- [35] Hoyle B S. Urban renewal in east African port cities: Mombasa's old town waterfront. *GeoJournal*, 2001, 53(2): 183-197.
- [36] Gospodini A. Urban waterfront redevelopment in Greek cities: A framework for redesigning space. *Cities*, 2001, 18(5): 285-295.
- [37] Dong L. *Waterfront development: A case study of Dalian, China [D]*. Canada: University of Waterloo, 2004.
- [38] Merckx F, Notteboom T E, Winkelmans W. Spatial models of waterfront redevelopment: the tension between city and port revisited. *Proceedings of the IAME 2003 Conference, Busan (South Korea), September 3-5, 2003*: 267-285.
- [39] Butuner B. Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue in Istanbul. 42nd ISoCaRP Congress, 2006.
- [40] Lee S W, Ducruet C. Waterfront redevelopment and territorial integration in Le Havre (France) and Southampton (UK): Implications for Busan, Korea. *Ocean Policy Research*, 2006, 21(2): 127-156.
- [41] Oliva S. The Effects of Waterfront development on Housing Prices: The case of Eastern Baltimore [D]. MD: University of Maryland, 2006.
- [42] Sairinen R, Kumpulainen S. Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. *Environmental Impact Assessment Review*, 2006, 26(1): 120-135.
- [43] Salina M A, Abdul H N. The social impact of urban waterfront landscapes: Malaysian perspectives. *Proceedings Real Corp Tagungsband*, 2009: 529-533.
- [44] Ducruet C, Jeong O-J. European port-city interface and its Asian application. *Korea Research Institute for Human Settlements*, 2005.
- [45] Ducruet C, Lee S W. Frontline soldiers of globalization: Port-city evolution and regional competition. *GeoJournal*, 2006, 67(2): 107-122.
- [46] Ducruet C. Port-city relationships in Europe and Asia. *Journal of International logistics and trade*, 2006, 4(2): 13-35.
- [47] Ducruet C. A metageography of port-city relationships//Wang J, Olivier D, Notteboom T E, et al. *Ports, Cities, and Global Supply Chains*. Aldershot: Ashgate Publishing, 2007: 157-172.
- [48] Bird J H. *The Major Seaports of the United Kingdom*. London: Hutchinson, 1963.
- [49] Bird J H. *Seaports and Seaport Terminals*. London: Hutchinson, 1971.
- [50] Slack B, Wang J J. The challenge of peripheral ports: An Asian perspective. *GeoJournal*, 2003, 56(2): 159-166.
- [51] Robinson R. Industrial strategies and port development in developing countries: The Asian case. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 1985, 76(2): 133-143.

- [52] Klink v. The port network as a new stage in port development: The case of Rotterdam. *Environment and Planning A*, 1998, 30(1): 143-160.
- [53] Peter J M N. Port cities. International Institute for Asia Studies, Newsletter[#]37[EB/OL]: http://www.iias.nl/nl/37/IIAS_NL37_32.pdf.
- [54] Notteboom T E, Rodrigue J-P. Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 2005, 32(3): 297-313.
- [55] Waltraud K. Port cities as areas of transition: Comparative ethnographic research//Waltraud K, Mijal G-T, Kathrin W, et al. *Port Cities as Areas of Transition: Ethnographic Perspectives*. Columbia, US: Bellwether Publishing, Ltd., 2008: 7-23.
- [56] Jo J C, Ducruet C. Maritime trade and port evolution in a socialist developing country: Nampo-gateway of North Korea. *The Korea Spatial Planning Review*, 2006, 51(1): 3-24.
- [57] Chioma J. Port development in Nigeria: Trends and patterns. *Journal of Transportation Security*, 2009, 2(4): 107-119.
- [58] Rodrigue J P, Comtois C, Slack B. *The Geography of Transport Systems*. 2nd ed. New York: Routledge, 2009.
- [59] Andrzej T. The port as part of city planning. *Littoral 2002: The Changing Coast*. Eurocoast/EUCC, Porto-Portugal Ed, 2002.
- [60] José Luis E L. port activities and port-city relations. Ionas Second Project Meeting, Brindisi, January 22, 2005.
- [61] Günter W. The Transformation of European Port Cities: Final Report on the New EPOC Port City Audit. Institut Arbeit und Wirtschaft, 2006.
- [62] European Regional Development Fund, IACP. Plan the city with the port: Strategies for Redeveloping City-Port Linking Spaces. PCP Project, Newsletter[#]1, 2007.
- [63] Swedish Environmental Research Institute. Spatial and Environmental Impact of Port Development-case study for the port of Göteborg. 2007.
- [64] McGee T G. *The Southeast Asian City: A Social Geography of the Primate Cities*. London: G. Bell & Sons Ltd., 1967.
- [65] Sommer J W. The internal structure of African cities//Knight C G, Newman J L. *Contemporary Africa Geography and Change*. New Jersey: Prentice Hall, 1976: 306-320.
- [66] Soffer A, Shimon S. The port city: A subgroup of the Middle Eastern city model. *Ekistics*, 1986(53): 102-110.
- [67] Dutt A K, Xie Y, Costa F J, et al. City forms of China and India in global perspective//Dutt A K, Costa F J, Surinder A, et al. *The Asian City: Processes of Development, Characteristics and Planning*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 1994: 25-51.
- [68] Rodrigue J-P. Transportation and territorial development in the Singapore extended metropolitan region. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 1994, 15(1): 56-74.
- [69] Gleave M B. Port activities and the spatial structure of cities: The case of Freetown, Sierra Leone. *Journal of transport geography*, 1997, 5(4): 57-275.
- [70] Noble A G, Panditharatne B L. Colombo and the pattern of South Asia and port city models//Dutt A K, Noble A G, Venugopal G, et al. *Challenges to Asian Urbanization in the 21st Century*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 2003: 53-66.
- [71] Eliot E. Chorotype de la métropole portuaire d'Asie du Sud. *Mappemonde*, 2003, 69(1): 7-10.
- [72] Koide H. General equilibrium analysis of urban spatial structure: The port-city model reconsidered. *Journal of Regional Science*, 1990, 30(3): 325-347.
- [73] Fujita M, Mori T. The role of ports in the making of major cities: Self-agglomeration and hub-effect. *Journal of Development Economics*, 1996, 49(1): 93-120.
- [74] 马裕祥. 宁波港口城市发展的经济地理分析. *杭州大学学报: 理学版*, 1980(3): 106-114.
- [75] 陈航. 海港形成发展与布局的经济地理基础. *地理科学*, 1984, 4(2): 125-131.
- [76] 杨葆亭. 我国中古海港城市历史发展阶段及其规律探讨. *城市规划*, 1983(4): 51-59.
- [77] 吴传钧, 高小真. 海港城市的成长模式. *地理研究*, 1989, 8(4): 10-15.
- [78] 陈航. 海港地域组合及其区划的初步研究. *地理学报*, 1991, 46(4): 480-486.
- [79] 陈航. 论海港地域组合的形成机制与发展过程. *地理学报*, 1996, 51(6): 501-507.
- [80] 李加林. 河口港城市形态演变的分析研究-兼论宁波城市形态的历史演变及发展. *人文地理*, 1998, 13(2): 50-53.
- [81] 吕月娥. 日治时期基隆港口都市形成历程之研究[D]. 台湾: 私立中原大学, 2001.
- [82] 邢海峰, 柴彦威. 大城市边缘新兴城区地域空间结构的形成与演化趋势: 以天津滨海新区为例. *地域研究与开发*, 2003, 22(2): 21-25.
- [83] 钟镇远, 阮晓彦, 钟国平. 港口发展对城市空间影响研究: 以天津港为例//中国城市规划学会. *和谐城市规划: 2007年中国城市规划年会论文集*. 哈尔滨: 黑龙江科学技术出版, 2007: 1106-1111.
- [84] 赵建军. 青岛市城市地域拓展的历史及特点概述. *青岛大学师范学院学报*, 2004, 21(4): 85-89.
- [85] 赵鹏军, 吕斌. 港口经济及其地域空间作用对鹿特丹港的案例研究. *人文地理*, 2005, 20(5): 108-111.
- [86] 牟凤云, 张增祥, 谭文斌, 等. 广州城市空间形态特征与时空演化分析. *地理信息科学*, 2007, 9(5): 94-98.
- [87] 李加林, 朱晓华, 张殿发. 群组型港口城市用地时空扩展特征及外部形态演变: 以宁波为例. *地理研究*, 2008, 27(2): 275-284.

- [88] 刘露. 天津城市空间结构与交通发展的相关性研究[D]. 上海: 华东师范大学, 2008.
- [89] 高小真. 短缺经济中的港市相互作用. 地域研究与开发, 1990, 9(2): 14-16, 20.
- [90] 杜其东, 陶其钧, 汪诚彪. 国际经济中心城市港口比较专题系列研究之: 港口与城市关系研究. 水运管理, 1996(1): 5-10.
- [91] 许继琴. 港口城市成长的理论与实证探讨. 地域研究与开发, 1996, 16(4): 11-14.
- [92] 罗萍. 我国港口与城市互动发展的趋势. 综合运输, 2006(10): 16-20.
- [93] 刘文. 天津港城互动发展现状分析. 中国水运, 2007, 5(10): 37-38.
- [94] 丁仕堂. 港城关系对城市空间结构的影响研究[D]. 上海: 上海同济大学, 2008.
- [95] 刘扬, 卢明华. 港口对城市发展影响的研究: 以辽宁营口港为例. 首都师范大学学报: 自然科学版, 2009, 30(3): 92-96.
- [96] 张铁. 新形势下大连港与大连市协调发展研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2004.
- [97] 王丹阳. 大连港口与城市互动发展实证分析与对策研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2006.
- [98] 陈芸芸. 港城互动发展研究[D]. 大连海事大学, 2007.
- [99] 白杉. 港城互动机理和演化进程研究: 以大连市为例[D]. 大连: 大连海事大学, 2007.
- [100] 陈航. 港城互动的理论与实证研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2009.
- [101] 庄佩君, 汪宇明. 港—城界面的演变及其空间机理. 地理研究, 2010, 29(6): 1105-1116.
- [102] 潘云章, 钱汉书. 海港城市规划浅议. 城市规划, 1982(6): 26-28.
- [103] 郑弘毅, 蒋宁玲. 我国海港城市性质及其拟定方法. 城市规划, 1982(6): 29-32.
- [104] 武廷海. 当前海港城市总体布局中的误区. 现代城市研究, 1994(2): 13-16.
- [105] 张谦益. 海港城市岸线利用规划若干问题探讨. 城市规划, 1998(2): 50-52.
- [106] 郝之颖. 新建海港城市发展探究: 大连长兴岛港城规划发展研究为例. 现代城市研究, 2007(5): 10-18.
- [107] 科研成果汇编组. 现代海港城市规划. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 1985.

The Progresses of Seaport City Studies in the Last Fifty Years

WANG Haizhuang^{1,2}, LUAN Weixin¹

(1. School of Transportation Management, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China;

2. School of Urban & Environmental Sciences, Liaoning Normal University, Dalian 116029, China)

Abstract: As a special urban type, seaport cities have aroused wide concern from academic communities at home and abroad since the 1960s. Nowadays, there are plenty of academic outputs in this field, which are classified into several research topics such as port-city relationship, port development and evolution, integrated planning of port and city, and spatial structure of port cities. Although several scholars reviewed some subjects in this field recently, there is not a complete literature review of seaport city studies. This paper collected academic works related in recent more than 50 years, sorted them out in term of study topics firstly, and then summed up, analyzed and compared these subjects to show the research context and to find study shortages and future directions in this field. After reviewing, we can draw the following conclusions. Firstly, the attention to seaport cities is increasing worldwide, but it lacks coherence at home. Secondly, research perspective has transferred from port-city evolution to port-city relationship, but the latter is relatively confined at home. Thirdly, the study method has changed from qualitative to quantitative analysis, but still lacks interdisciplinary approach. Fourthly, spatial analysis is an essential method all the time, and scale and indicators shall be supplemented in the future study. Finally, there are many studies in this field that focus on evolution process and status of seaport cities, but there are relatively few studies on theories and their applications to newly built seaport cities.

Key words: seaport cities; port-city relationship; development and evolution of port

本文引用格式:

王海壮, 栾维新. 20 世纪 60 年代以来海港城市研究进展. 地理科学进展, 2011, 30(8): 995-1005.