

滨水区更新开发与城市功能提升的关联机理及发展阶段

胥建华¹, 宁越敏²

(1. 中国联合工程公司规划市政设计研究院, 浙江 杭州 310014; 2. 华东师范大学中国现代城市研究中心, 上海 200062)

摘要: 论文从城市功能演变及提升的角度分析城市滨水区的更新开发, 重点阐述了城市滨水区更新开发与城市功能提升的关联机理, 并选取世界上滨水区更新开发的三个代表性案例, 以此揭示通过滨水区的更新开发来提升城市功能能级的三个发展阶段。三个代表性案例分别为美国巴尔的摩内港区改建开发、英国伦敦码头区再造和日本横滨港未来21区开发, 三个发展阶段为基于城市复兴的单功能导向型开发、基于城市复兴与区域竞争的多功能综合型开发、以及基于城市对经济全球化区域响应的高级化综合型开发。

关键词: 滨水区更新开发; 城市功能; 关联机理

中图分类号: K901 **文献标识码:** A

引言

现代城市滨水区的重建和开发浪潮始于二十世纪六七十年代, 随着世界上许多城市旧港区的出现和滨水工业地区的衰退, 城市滨水区重建开发遍及北美及欧洲地区。二十世纪八十年代, 城市滨水区的开发与复兴成为世界性潮流和趋势。城市滨水区的更新开发作为城市重要空间的开发实践, 契合时代发展脉搏, 伴随着城市功能的再造或升级。本文在分析国外城市滨水区发展演变、更新开发动力和城市功能发展演变的基础上, 重点阐述城市滨水区更新开发与城市功能提升的关联机理及发展阶段。

1 城市滨水区与城市功能的演变

1.1 国外城市滨水区的发展演变

国外(主要为西方国家)城市滨水区经历了三个大的发展阶段, 即资源经济时代、工业化时代和后工业化时代^[1]。城市滨水区作为紧邻城市中心区的空间地块, 经历了兴起、繁荣、衰败以及复兴, 由生活空间、生产空间向消费空间转变。

1.11 资源经济时代: 滨水区缓慢发展时期

在资源经济时代(工业革命以前), 城市经济发展以资源利用为主, 贸易能力是直接决定城市地位的一个重要因素。沿海(或沿江)的港口城市通过滨水区的发展, 突破了仅仅作为商人和手工业者社区的局限, 获得快速发展。作为港口所在地的滨水区域, 成为城市公共交往的主要空间, 形成港口与城市生活混合的空间形态, 码头、仓库等在滨水区大量集聚,

形成了城市的交通中心和商业文化中心。拥有港口的城市成为贸易枢纽和军事要塞,兼具港口功能和公共空间功能。

1.12 工业化时代前中期:滨水区作为生产空间的繁荣时期

工业化时代以来(工业革命至 1950 年代),港口城市滨水区呈现三大特征,即滨水区作为产业空间存在、滨水区作为交通空间加速了专业化的港口区发展、滨水区在城市空间结构中呈现“边缘化”趋势^[1]。这一时期城市产业资本的发展极大地推动了滨水区的发展。大量资本要素积聚于滨水区,滨水区逐渐成为工业产品运输、仓储、生产基地的工业区,形成了港口码头、工厂仓库等用地功能模式。因而滨水区成为城市的生产和交通核心,也成为城市经济发展最活跃的地区和城市生活的核心地带,推动了城市工业化进程。滨水区的产业和运输功能成为港口城市重要的竞争筹码,因此滨水区的繁荣发展与工业时期社会对滨水区的需求紧密相关。

1.13 工业化时代后期:滨水区衰败时期

随着工业化进程的推进,从 20 世纪中期开始,现代航空业、汽车和铁路的发展使得港口作为城市主要交通中心的地位日益削弱,而港口区位的变动导致传统城市中心地带的滨水区的港口功能也日益减弱,同时世界性城市产业结构调整,西方国家城市内部空间结构随之发展变化,滨水区在城市中的生产功能逐渐减弱。因此,城市滨水区经历了一场严重的逆工业化过程^[2]。原先工厂、仓库、火车站、码头和船坞密布的城市滨水区逐渐被废弃,而其毗邻的水体也因多年污水垃圾排放出现严重污染,致使城市滨水区成为人们不愿接近乃至厌恶的场所^[3],这种现象无论是在阿姆斯特丹,还是在伦敦、纽约都是如此。

1.14 后工业化时代:消费空间的形成与滨水区的复兴

后工业时代(20 世纪 70 年代以后),滨水区的市场价值、独特性和延展性在新发展趋势下逐渐显现,滨水区开发逐步进入创造消费空间的阶段^[1]。西方国家城市从制造业经济向信息和服务业(休闲、娱乐和旅游)经济的转化导致了一系列新功能空间在滨水区中的出现,包括休闲娱乐等公共空间、商业商务、会展、以及混合功能空间和居住空间等。因此,滨水区的价值开始得到重新的评价和认识,其在城市中的重要性重新凸显,滨水区的重建开发日益成为城市提升其竞争力的重要途径。

1.2 国外城市滨水区更新开发的多重动力

20 世纪 60-70 年代以来西方国家城市滨水区更新开发的兴起,与城市的经济、社会、环境、文化及政策因素的影响有密切的关系^[4]。经济方面,滨水区空置的工业港口和铁路用地为城市发展提供了廉价而区位良好的建设用地;环境方面,产业调整和环境空间整治为滨水区开发创造了先决条件;社会方面,生活方式、人们认识和社会潮流的转变使滨水区成为城市中最具吸引力的区域;文化方面,历史保护思潮的兴起促进了对滨水区历史性建筑的修缮;政策方面,地方政府对滨水区开发给予引导和鼓励。

1.3 城市功能的发展演变

城市功能分类可从多方面进行,按属性分类,可分为政治功能、经济功能、社会功能、文化功能和生态功能。城市功能随着社会生产力的进步和社会分工的细化而不断丰富发展,一般由政治、宗教、军事中心向工业生产中心、经济中心到服务中心、管理中心再到信息中心、文化中心演进,呈现出多元化、综合化的趋势^[5]。

通过分析 20 世纪 50 年代以来新背景下的城市发展,城市功能转型具有三种方式^[6]。第一、原有部分功能的衰退与消亡,如城市作为矿产资源加工中心的作用已经逐渐淡化和消亡;第二、原有部分功能内涵的变化与发展,如传统生产功能向现代生产功能的变化,城市服务功能的生产化等,城市由传统的物资集散中心向现代物流中心的转化等;第三、新城市功能的出现与叠加,如城市作为区域信息中心和科技创新中心的功能等。城市,只有通过持续的功能提升,才能与时代发展的脉搏相契合,才能抓住时代发展带来的大机遇,实现城市的不断发展。

2 滨水区更新开发与城市功能提升的关联机理

滨水区更新开发与城市功能提升的关联机理可以从三个层面展开分析(图 1)。

2.1 关联机理的理念层面:适配理念

城市更新的核心是对更新对象的使用功能进行创造和重新定义,是根据城市的变化进行适配的一种创造性解决方案。适配理念应用于城市发展,具有三个分析维度,即空间、时间和市场。适配理念将滨水区更新开发与城市功能提升联系起来。

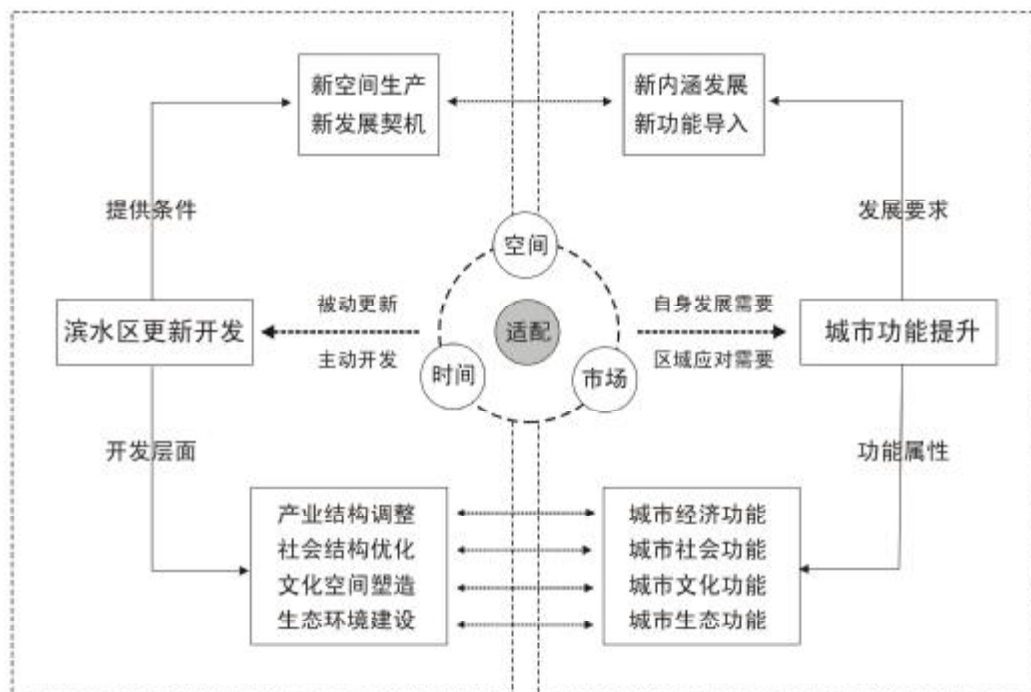


图 1 滨水区更新开发与城市功能提升的关联机理

滨水区作为城市中一种特殊的空间,其作用与自身的空间资源优劣、区域空间环境以及城市发展背景密切相关,因而滨水区开发需要具有区域化视角和本土化思维,并与城市发展

相联系。时间是检验城市发展的重要视角, 表现为城市的历史、当前所处的时代背景以及未来发展趋势, 因而看待城市发展问题需要动态和开放的眼光, 滨水区更新开发也不例外, 而城市功能的提升正是城市发展在时间层面的表现。市场是城市发展的出发点和终结点, 因而滨水区更新开发的成败最终还得通过市场检验, 如何提升城市功能也需要具有市场意识。

2.2 关联机理的互动层面: 二者互动

滨水区更新开发由被动更新转向主动开发, 而城市功能的提升不仅是城市自身发展的需要, 也逐渐成为城市应对区域竞争的需要。当前, 功能性衰退和结构性衰退成为城市更新的主要动因。滨水区更新开发是城市更新在特殊空间上的作用。早期西方国家在滨水区开发中多数是由于滨水区的衰败而被动进行的改造和再利用, 反映了城市自身发展的需要。然而 20 世纪 80 年代以来, 随着经济全球化加剧, 新兴滨水区开发多数是在滨水区还未完全衰败的情况下, 主动采取措施进行再开发, 反映了城市对提升城市竞争力重要性的充分认识和城市在区域中发挥更大作用的愿望, 是城市应对区域竞争的需要。

滨水区更新开发为城市功能提升提供新空间与新发展契机。滨水区往往是城市市中心或近邻市中心的重要地段, 其地理位置优越、滨水空间资源稀缺, 成为城市发展的战略性空间资源。通过导入新的产业、新的经济活动和新的功能要素, 滨水区更新开发实现了生产性空间向消费性空间的转变, 即新空间的生产, 为城市发展提供了一个多功能的场景, 适应了城市由生产型向综合服务型的转变, 成为城市发展的重要“触媒”。

城市功能提升是滨水区更新开发的核心内涵与重要动力。城市功能随城市发展要求出现城市功能的更替、内涵的发展或新城市功能的产生。正是城市功能新内涵的发展或新功能的导入在宏观层面推动了滨水区的更新开发, 并在滨水区空间进行落实和展现。

2.3 关联机理的具体层面: 四大内涵

滨水区更新开发具有高度的复杂性, 它不仅涉及物质层面, 更有着经济、社会和政治层面上的深刻内涵^[7]。而城市功能包含的政治功能、经济功能、社会功能、文化功能和生态功能, 正与滨水区更新开发涉及的层面呈现对应关系。

在经济功能方面, 滨水区更新开发通过改变用地性质来调整城市用地结构, 实现区域产业结构升级, 并影响城市产业空间布局, 进而推动城市经济功能的提升; 在社会功能方面, 滨水区更新开发面临着在物质环境更新改造同时, 如何完善配套服务设施、改善居住软环境、以及延续社区网络和场所精神等重要问题; 在文化功能方面, 滨水区更新开发通过城市文化景观的塑造、城市历史脉络的延续和城市文化遗产的保护与复兴来实现文化空间的重塑, 从而提升城市文化功能; 在生态功能方面, 滨水区更新开发通过摒弃粗放型和污染型产业、发展无污染都市型产业、保护现有生态环境, 并充分利用潜在的生态资源, 创造良好的人居环境, 从而提升城市生态功能。

3 滨水区更新开发中城市功能提升的发展阶段

3.1 内城更新与港区经济复兴: 巴尔的摩内港区开发

3.11 内港区的衰败与更新开发

巴尔的摩内港区（Baltimore Inner Harbor）作为巴尔的摩市的发源地，建港以来至 20 世纪初，一直是巴尔的摩商业活动中心。二战之前，巴尔的摩市以钢铁和石油化工为主导产业，巴尔的摩港是美国主要的工业港口之一，而二战之后，巴尔的摩市经济结构转型，由工业时代进入后工业时代。因而从 20 世纪 20 年代开始，随着巴尔的摩港口航运及相关工业的区位迁移，内港区因设施功能老旧，无法跟上新工业发展而逐渐衰落。而二战后市中心区及邻区的衰落乃至废弃，更加速了内港区的衰败^[8]。

巴尔的摩内港区的改建开发作为巴尔的摩城市更新计划中的重要组成部分，与城市复兴计划紧密相连^[8]。自 20 世纪 50 年代中期以来，巴尔的摩内港区的开发大致经历了四个阶段^①：（1）20 世纪 50 年代中期至 1970 年，为转向商业区的战略打基础。1964 年巴尔的摩发展概念性规划完成，标志着内港区的正式开发。（2）1971 至 1985 年，各种功能建筑陆续建成使用，旅游业不断发展。这些功能项目包括巴尔的摩科学中心（1976）、巴尔的摩世界贸易中心（1977）、巴尔的摩会展中心（1979）、港湾市场（1980）、巴尔的摩国家水族馆（1981）等。在 20 世纪 80 年代，港湾市场（Harbor Place）^②极大推动了内港的繁荣。（3）1986 至 2000 年，商业区发展与港区内部调整。（4）2000 年以来，继续发展。

3.12 旅游商业导向的功能转型

巴尔的摩内港区的再开发是一个成功的滨水旧仓储码头区改造项目。在因港口区衰落导致城市中心区经济衰败的背景下，巴尔的摩内港区以振兴商业和发展旅游业为重点进行更新开发，导入新兴的旅游休闲娱乐空间，成功吸引了外地游客与本地消费者。在产业结构调整上，内港区重点发展医疗、生物科技产业和现代化服务业（包括金融、物流仓储、财经服务、港口营运及旅游业）。通过内港区的改造与产业结构调整，港口区逐渐形成了商业中心区、休闲娱乐区、展馆区和旅游观光区等四大功能区，成功实现了内港区的功能转型，带动了后工业化时代巴尔的摩城市的复兴与发展。城市经济功能得到了大幅提升，然而，在社会功能和文化功能提升方面有所欠缺。

可见，巴尔的摩内港区采用以旅游和商业为导向的改建开发策略，港区复兴与内城更新联动发展。相应的开发案例有波士顿查尔斯（Charlestown）海军码头改造（1978 年开始）、西班牙毕尔巴鄂（Bilbao）港口区改造（1989 年开始）、旧金山渔人码头旅游区改建（1950 年完工）等。

3.2 滨水区的综合功能开发：伦敦码头区再造

3.2.1 码头区的衰败与更新开发

伦敦码头区（London Docklands）自 1802 年建立以来一直是伦敦的工业中心和就业中心，20 世纪 30 年代为鼎盛时期。自 1960 年代以来，随着全球经济结构的转变、国际贸易局势的改变、英国传统工业的衰退以及现代集装箱码头和航空港的发展，伦敦码头区开始走

^① 可参考 Baltimore Inner Harbor 网站 http://www.baltimore.org/baltimore_inner_harbor.htm

^② 可参考 Harbor Place 网站 <http://www.harborplace.com>

向衰落。码头区大量土地和建筑被废弃, 交通状况和环境恶劣, 人口大量迁出, 居住与工作环境极差^[9]。码头区的衰落, 不但影响了伦敦的国际化大都市形象和国际金融地位, 而且造成了严峻的社会问题。以此同时, 信息、金融等第三产业逐步发展, 成为影响和左右城市发展改造的根本动因。

伦敦港区开发有限公司(LDDC)于1981年成立, 负责港区的开发与发展。码头区城市开发区位于伦敦东部、泰晤士河上游, 西起伦敦塔桥(Tower Bridge), 东至皇家码头(Royal Docks), 由七大区块组成, 陆地面积2200公顷, 水域面积162公顷, 滨水岸线长88.5公里^[9]。伦敦码头区开发主要经历了三个阶段, 即1981至1986年的规划筹备预热阶段、1987至1990年的基础设施建设阶段、以及1991至1998年的完善改造工程阶段。

3.22 综合功能导向的功能转型

伦敦码头区的再造是典型的城市衰落区域经过大规模改造后焕发活力的样板项目。伦敦码头区的更新开发是整个城市复兴战略的重要组成部分, 其在伦敦巩固国际金融中心地位、增强在欧洲共同体中地位的战略中扮演着重要的角色。伦敦码头区以再建一个CBD和分解中心城CBD的压力为目标, 早期以住宅开发为主, 形成了以超高层办公楼集聚为核心、以多层公寓和小住宅环绕的地区, 而后期实行综合开发, 包括商务办公、会展、酒店、零售商业、娱乐及居住等功能, 实现了码头区的复兴。伦敦码头区的再造, 实现了城市衰落地区机能和形态的重塑, 在战略上缓解了伦敦城市中心区开发的压力, 不仅为伦敦传统商务中心区的进一步发展提供新空间, 有利于巩固伦敦的国际金融中心地位, 更为重要的是为伦敦城市经济振兴、经济结构转型和英国在全球经济一体化下的国际竞争提供了必要的空间环境和发展机遇。

可见, 伦敦码头区的再造采用以综合功能开发为主的更新策略, 码头区复兴与城市联动发展。相应的开发案例有德国杜伊斯堡内港开发(1991年开始)、匹兹堡中央区滨水区开发(1976年开始)等。

3.3 滨水区的功能重塑与经济全球化的区域响应: 横滨港未来21区

3.31 横滨港未来21区的开发

横滨港未来21区(Minato Mirai 21, 简称MM21)开发是横滨市立足于21世纪新型港口城市建设而编制实施名为“港口未来21世纪”的城市改造规划。MM21区位于东京湾南侧, 紧临横滨市中心, 原为临海造船基地, 于1983年底开始填海造地和开发建设, 包括填海造地、土地再调整和港口设施改善三大工程, 规划开发面积186公顷^[9]。

MM21区开发将经济开发、历史文化与城市设计三者紧密结合^③, 以“能供24小时活动的国际文化都市”、“21世纪的信息都市”及“为绿水、苍林、历史所环绕的人类环境都市”为基本方针。MM21区主要开发项目包括商贸大厦、会议中心、展览中心、信息中心、美术馆、海洋博物馆以及滨水步行绿化系统^④。

^③ 黄富厢, 世界各国城市滨水区开发掠影, <http://www.china-up.com/waterfront/yixiang4.htm>

^④ 可参考横滨港未来21区网站 <http://www.minatomirai21.com/>

3.3.2 功能重塑与参与全球城市竞争

MM21 区通过港湾地区扩建改造,形成了商务区、国际交流区、商业区、休闲娱乐区和滨水区等五大功能区,逐渐具备了金融商业、会展办公、文化交流等国际性质的城市功能,建立起一个以文化、贸易和国际交流设施为主体的新市中心,使横滨东西两个商业中心融为一体,共同成为横滨市中央商务区。MM21 区的开发改变了该区域原有的港口贸易功能,是横滨市摆脱东京卧城形象、发展自立商务核心区的要求,成功实现了横滨市城市整体功能重塑和提升,使其不仅是国际贸易港口和工业城市,而且将成为国际性文化交流的现代化城市。

可见,MM21 区采用主动开发和综合开发的更新策略,表现为横滨市对经济全球化的区域响应,成功实现了城市功能的重大转型,也为横滨市有效参与全球城市竞争奠定了坚实的基础。相应的开发案例有上海浦东陆家嘴滨水区开发(1990 年开始)等。

3.4 小结

通过上文对三个代表性案例的分析,从提升城市功能的角度来看,自 20 世纪 60 年代以来,世界城市滨水区更新开发的过程大致经历了三个发展阶段:即早期的基于城市复兴的单功能导向型开发,以巴尔的摩内港区开发为例;20 世纪 80 年代的基于城市复兴与区域竞争的多功能综合型开发,以伦敦码头区再造为例;2000 年以来的基于城市对经济全球化区域响应的高级化综合型开发,以横滨港未来 21 区开发为例(表 1)。

表 1 城市滨水区更新开发的三大发展阶段

发展阶段	代表性案例	项目性质	主要功能区	开发规模	开发时间
I 基于城市复兴的单功能导向型开发	巴尔的摩内港区开发	旅游商业休闲导向、混合使用功能、与城市复兴紧密相关	商业中心区、休闲娱乐区、展馆区和旅游观光区	38.4 公顷	1964—至今
II 基于城市复兴和区域发展竞争的多功能综合型开发	伦敦码头区再造	充分利用市场资本、新建 CBD 来分解中心城 CBD 压力	商业金融区、商务办公区、会展区、居住区、休闲娱乐区	2200 公顷	1981-1998 年
III 基于城市对经济全球化区域响应的高级化综合型开发	横滨港未来 21 区开发	以文化、贸易和国际交流设施为主体的新市中心	商务区、商业区、国际交流区、休闲娱乐区和滨水区	186 公顷	1983-2010 年

4 结语

城市滨水区的更新开发实践性与理论性并重。滨水区的更新开发契合时代发展脉搏,伴随着城市功能的再造或升级。滨水区更新开发为城市功能提升提供了新空间与新契机,而城市功能提升是滨水区更新开发的根本动力和核心内涵。以巴尔的摩内港区、伦敦码头区和横滨港未来 21 区为代表的三大开发案例,反映了不同时代滨水区更新开发的特性,并揭示了世界城市滨水区更新开发过程中城市功能能级提升的三大发展阶段。正确和充分认识这一关联机理和发展阶段,有助于准确把握世界城市滨水区更新开发的发展趋势,从城市发展的宏观角度和城市综合开发的整体层面推动滨水区的更新开发,加速推进城市功能转型。

21 世纪以来, 全球化竞争日益激烈。城市滨水区的更新开发不仅是城市自身发展的需要, 也日益成为一个城市提升其功能、参与全球城市竞争的重要方式和途径。因而, 未来城市滨水区的更新开发, 不仅需要与地方发展需求、历史要素和资源要素相结合, 还必须契合经济全球化和城市功能转型的需要。

参考文献

- [1] 孙施文, 王喆. 城市滨水区发展与城市竞争力关系研究 [J]. 规划师. 2004, (8): 5-9
- [2] 王建国, 吕志鹏. 世界城市滨水区开发建设的历史进程及其经验 [J]. 城市规划. 2001, (7): 41-46.
- [3] Ann Breen and Dick Rigby. *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. Thames and Hudson. 1996, 5 - 9.
- [4] 张庭伟, 冯晖, 彭治权. 城市滨水区设计与开发 [M]. 上海: 同济大学出版社. 2002, 12-16.
- [5] 石正方. 城市功能转型的结构优化分析 [D]. 南开大学博士论文, 2002.
- [6] 王兴平. 中国城市新产业空间——发展机制与空间组织 [M]. 北京: 科学出版社. 2005
- [7] 刘雪梅, 保继刚. 国外城市滨水区再开发实践与研究的启示 [J]. 现代城市研究. 2005, (9): 13-24.
- [8] 徐永健, 阎小培. 城市滨水区旅游开发初探: 北美的成功经验及其启示 [J]. 经济地理. 2000, (1): 99-102.
- [9] 龙固新 (主编). 大型都市综合体开发研究与实践 [M]. 南京: 东南大学出版社. 2005, 83-93.

An Analysis to the Interaction Mechanism and Growth Stage between the Waterfront Redevelopment and the Improvement of Urban Function

XU Jianhua¹, Ning YueMin²

(1. Urban Planning And Public Utilities Designing Institute, China United Engineering Corporation, Hangzhou 310014; 2. The Center for Modern Chinese City Studies, East China Normal University, Shanghai 200062;)

Abstract: The paper analyzed the waterfront redevelopment from the point of view of the evolution and improvement of urban function, elaborated on the interaction mechanism between the waterfront redevelopment and the improvement of urban function, and selected three representative cases of the waterfront redevelopment in the world in order to reveal the three growth stages of the improvement of urban function by redeveloping of the waterfront. The three cases were the redevelopment of Baltimore Inner Harbor in America, London Docklands in England, and Minato Mirai 21 in Japan. The three growth stages are the single-function oriented redevelopment based on urban renewal, the multi-function comprehensive redevelopment based on urban regeneration and regional competition, as well as the

high-grade comprehensive redevelopment based on the city's regional response to economic globalization.

Key words: waterfront redevelopment; urban function; interaction mechanism

收稿日期: 2008-11-12

基金项目: 国家自然科学基金项目(40671060)资助, [Foundation: National Natural Science Foundation of China, No. 40671060]。

作者简介: 胥建华(1982-), 男, 硕士, 中国联合工程公司规划市政设计研究院助理规划师

宁越敏(1954-), 男, 华东师范大学中国现代城市研究中心教授, 博士生导师.