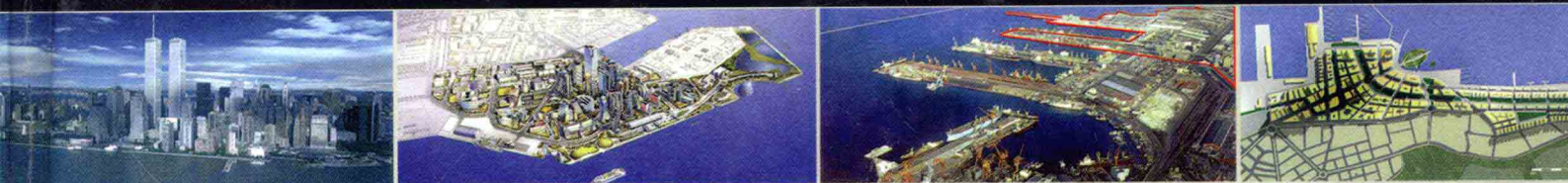


*Renovation of Existing World ports into
Modern Facilities Using Most up to Date
Research and Development Technologies*



世界老港 城市化 改造—— 发展研究



人民交通出版社
China Communications Press

王 诺
白景涛

著

世界老港 城市化 改造—发展研究

王 诺 著
白 景 涛



*Renovation of Existing World ports into
Modern Facilities Using Most up to Date
Research and Development Technologies*



人民交通出版社
China Communications Press

内容提要

本书主要讨论了近几十年来世界上出现老港区城市化改造浪潮的历史原因及其发展过程,论述了老港城市化改造规划理论的基本特性和规划原则,详细介绍了世界各国有典型意义的老港改造和滨水开发范例,尤其是对各国老港改造项目的投资和效益情况进行了初步研究,并对早期个别国家在老港城市化改造过程中积累的经验和教训进行了总结和评议,同时对我国上海、广州和大连等部分城市老港改造的进展状况作了扼要说明。全书述及的国内外老港和滨水开发项目约100余个,照片及插图约400余幅,均附有详细说明和简要评述。

本书可供从事城市和港口规划、滨水地区的房地产开发和旅游建设、城市经营和港口发展战略的制定、港口历史和人文研究等工作的各级领导、管理干部、工程技术人员以及在读的各相关专业的研究生和本科生参考。

图书在版编目(CIP)数据

世界老港城市化改造发展研究 / 王诺, 白景涛著. — 北京:

人民交通出版社, 2004.10

ISBN 7-114-04636-7

I. 世… II. ①王… ②白… III. 港区—城市化—研究—世界 IV F299.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 075335 号

书 名: 世界老港城市化改造发展研究

著 作 者: 王 诺 白景涛

责任编辑: 刘永芬

出版发行: 人民交通出版社

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) 85285656, 85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 中国青年出版社印刷厂

开 本: 889 × 1194 1/16

印 张: 15.5

字 数: 245千

版 次: 2004年10月 第1版

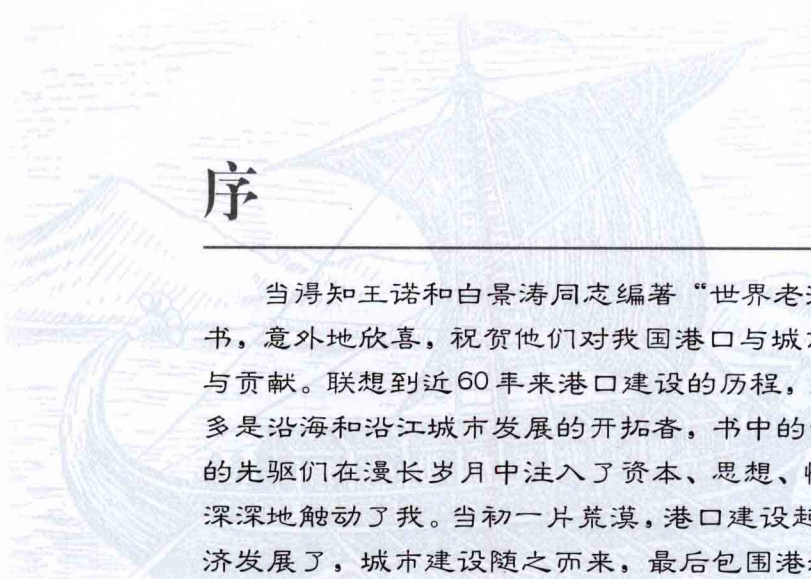
印 次: 2004年10月 第1版 第1次印刷

书 号: ISBN 7-114-04636-7

印 数: 0001~2000册

定 价: 200.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

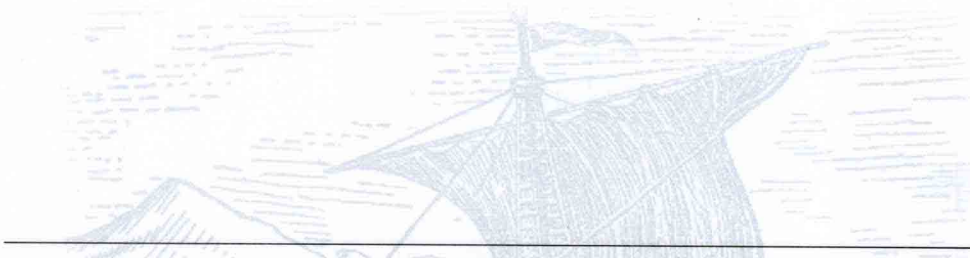


序

当得知王诺和白景涛同志编著“世界老港城市化改造发展研究”一书，意外地欣喜，祝贺他们对我国港口与城市建设技术理论研究的探索与贡献。联想到近60年来港口建设的历程，历历在目，港口建设的人们多是沿海和沿江城市发展的开拓者，书中的一句话“这是一笔城市建设的前驱们在漫长岁月中注入了资本、思想、情感甚至生命的巨大财富，”深深地触动了我。当初一片荒漠，港口建设起来了，基础设施完备了，经济发展了，城市建设随之而来，最后包围港域，制约港口发展，成了国民经济的瓶颈。在国家多次号召促进下，另选深水港址，原有的旧港区闲置了，这是历史发展的必然。实际上，老港改造在我国从上世纪60年代早已有所体现，如天津港、武汉港、广州港、上海港……，不过当时忽视了“可持续发展”、“绿色环境”、“社会综合经济效益”和“科学发展观”……。这在已编著的各港发展史和“港址概况”中多有刊载，需要我们以当今提高了的认识水平予以整理和总结。

对水际资源的开发利用和对老港区的城市化改造，已演变成世界性的经济现象，发达国家的港口城市大规模的水际开发和老港改造计划的实施历程，有的顺利完成，有的中途停顿，有的则因反对意见或金融危机，不得不需要修订规划。但总的来看，通过水际开发和老港城市化改造，这些项目基本上都成为所在国家和城市现代化进程的象征，对当地经济的发展、社会的稳定，发挥了积极的作用。

现在看来，世界各国的水际开发和老港城市化改造的发展趋势明显凸现了与经济进程相联动的规律。初期多以城市绿化和房地产开发为主；后来意识到水际资源的重要性和老港区对城市、对历史、对未来的潜在价值后，以整合城市交通体系、保护历史遗址和回归自然环境为主题的改造模式，则使水际开发的立意明显上升了一个新的层次。值得后续跟进的国家和城市在进行水际开发和老港的城市化改造中借鉴。如何体现具有中国特色的社会主义建设形象，从我国的具体条件看，切记我们仍属发展中国家，尚属世界第一人口大国，水际岸线很长，但实有深水岸

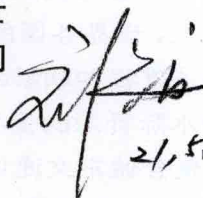


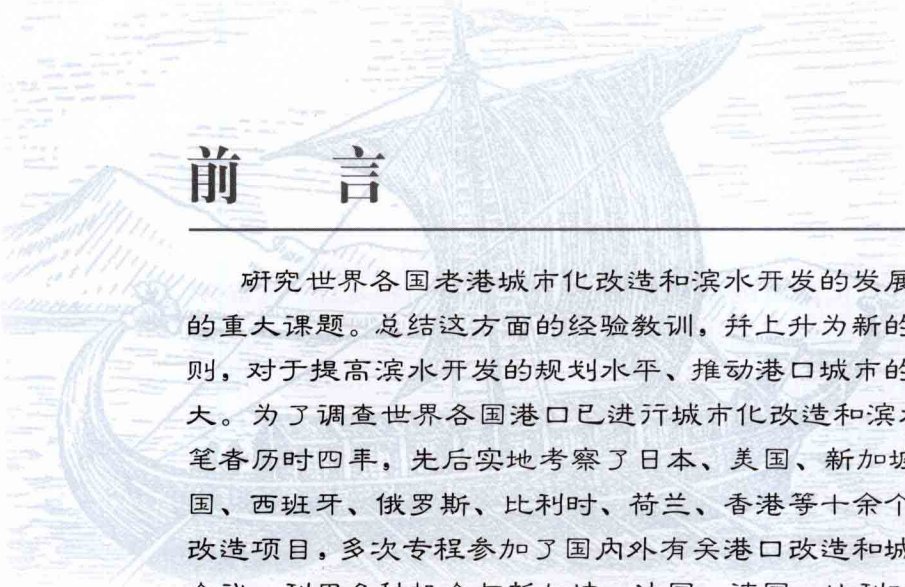
线并不多。如何依照经济规律和国力依次发展,应该是我们当前认真思考的重要内容。

如何面对过去所遇到的困难和今后规划过程中将要接受的挑战,确实是我们必须回答的问题。我国的水际开发和老港城市化改造比起西方国家较迟缓,近几年来开始有了一些讨论和策划,且实践发展很快,有些相关的理论问题甚至还来不及细想,改造的步伐便已经开始了。要正确地、科学地、能够对历史负责任地做好规划,决不是一件容易的事。

正是在这一现实背景下,《世界老港城市化改造发展研究》一书得以出版,作者不仅搜集整理了世界各国大量水际开发的实例,并对其改造后发现的问题和经验教训也进行了总结和分析。这是非常难得的,尤其是书中提出的规划理论原则和构思模式建议,对于我们今后更好地完成老港城市化改造的规划,是有很裨益的。这使我国水际开发和老港改造的规划水平能够走在时代的前面,为城市建设做出更大的贡献。

中国工程院院士
交通部技术顾问


21.5.2004



前 言

研究世界各国老港城市化改造和滨水开发的发展进程,是一项全新的重大课题。总结这方面的经验教训,并上升为新的规划理念 and 设计原则,对于提高滨水开发的规划水平、推动港口城市的建设和发展意义重大。为了调查世界各国港口已进行城市化改造和滨水开发的基本情况,笔者历时四年,先后实地考察了日本、美国、新加坡、德国、法国、英国、西班牙、俄罗斯、比利时、荷兰、香港等十余个国家和地区的滨水改造项目,多次专程参加了国内外有关港口改造和城市发展关系的国际会议,利用各种机会与新加坡、法国、德国、比利时、荷兰、英国、美国等国家的港口规划专家进行了关于滨水再开发的研讨,同世界100个港口建立了通信联系并交换建设改造方面的资料,获得了大量第一手的材料。在本书所列案例的选择上,为了具有针对性和系统性,仅侧重选取有代表性的在国际上影响较大的海港城市化改造和有借鉴意义的海滨水际开发项目作为基本素材,对部分内河、湖泊的老港改造和滨水开发项目只择取个别案例编入。我国老港区城市化改造起步较晚,且大多尚在规划阶段,已完成的实例不多,故收集较少。

本书共分为六章。第一章为绪论,主要讨论世界上形成老港区城市化改造浪潮的历史原因及其发展过程,对迄今为止国际上所出现的各种规划类型如房产开发型、旅游人文型和整合城市型等功能定位的不同特点分别进行了阐述;第二章论述了老港城市化改造规划理论的基本特性和规划原则,试图在理论上有所创意和提高,以便为今后滨水开发的规划思路和方法奠定理论基础;第三章通过归纳划分七种不同的规划模式,分别详细介绍并分析评述世界各国有典型意义的老港改造和滨水开发的范例;第四章则专门对我国上海、广州和大连等部分城市老港改造的进展状况进行了阐述,对在招标中提出的各种不同规划方案的特点也分别进行了讨论;第五章主要对老港改造项目的投资和效益情况进行了深入研究,尤其对我国大连老港开发的经济可行性分析过程做了详细介绍,并对适合我国国情的老港开发模式做了初步探讨;最后利用第六章对近



几十年来各国老港城市化改造的经验和教训进行了回顾和总结，重点分析了产生问题的主要原因和在滨水开发中应注意的各个方面。全书述及的国内外老港和滨水开发项目共计 100 个，照片及插图约 400 幅，均附有详细说明和简要评述。为突出重点，深化理论方面的研究，大部分案例仅收于附录附后，供读者参考。

老港改造和滨水开发是一个世界性现象，是现代经济发展到一定阶段的客观反映，尽管笔者希望能够对此类课题有一个全面深入的研究，但因范围太广，材料过于分散，书中提及的实例很难做到完全涵盖。而且，通过研究可以发现，老港区城市化改造和滨水开发是一项庞大复杂的系统工程，涉及到环境、历史、社会、经济、人文和城市建设等各个方面，直到目前人们的认识还十分有限。这类改变自然岸线的改造项目对城市未来发展和人类生存质量的作用和影响究竟有多大，一时还难以估量，要想在短短几年的研究中讨论清楚，也是不现实的。

尽管如此，本书还是将已掌握的材料进行了细致地归纳和分析，试图从中找到一些可供参考的规律，以便为我国今后的老港区城市化改造有所借鉴。书中提出的一些观点和对改造案例所作的评述不一定全面和准确，也望各位专家学者提出指正。对书中引用的资料、照片的作者以及参加本书整理工作的程丽满、吴煊、范世伟和出版社的刘永芬等，在此一并致以衷心的感谢。

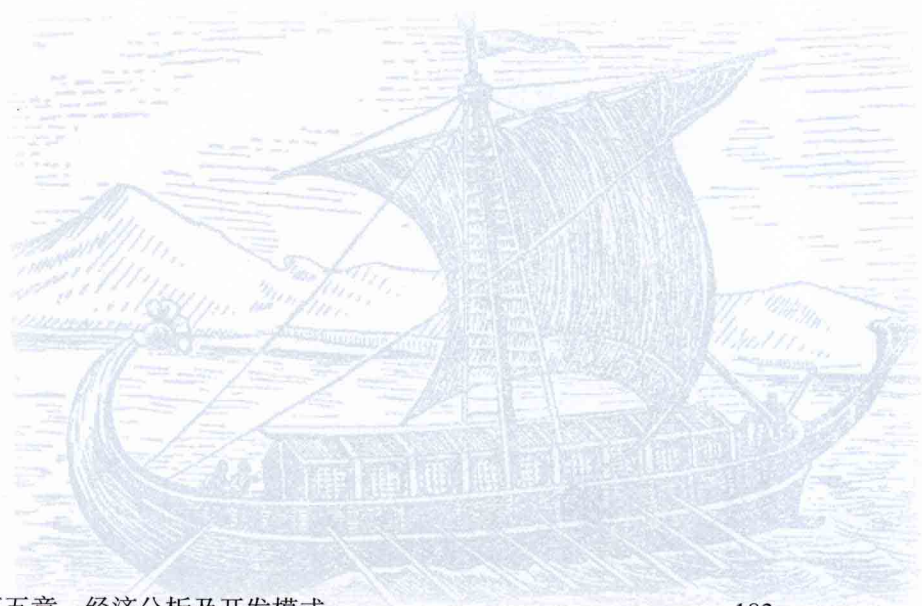
作 者

2004 年 6 月



目 录

第一章 绪论	1
第二章 老港城市化改造的基本特性和规划原则	15
一、老港城市化改造的基本特性	15
二、老港城市化改造的规划原则	20
三、老港城市化改造生态的平衡性	22
第三章 世界各国老港城市化改造规划模式	24
一、住宅居住型规划模式	25
二、商贸办公型规划模式	33
三、文化娱乐型规划模式	41
四、交通整合型规划模式	69
五、历史保护型规划模式	86
六、环境保护型规划模式	97
七、城市综合型规划模式	114
第四章 中国老港城市化改造的状况与发展	158
一、中国上海港	158
二、中国广州港	171
三、中国大连港	173



第五章 经济分析及开发模式	183
一、老港改造中建设用地的平衡	183
二、经济效益和社会效益的相对统一性	184
三、世界各国部分老港城市化改造投资统计	186
四、老港改造经济分析案例	186
第六章 回顾与总结	197
一、老港城市化改造的规划问题	197
二、问题产生的原因	198
三、政府在项目开发中应起的作用	199
四、老港城市化改造规划需注重解决的问题	199
附录一 世界各国部分老港及水际开发案例简介	201
附录二 文中述及的老港改造及水际开发工程索引	235
附录三 书中部分图片来源	238
参考文献	240



第一章 绪论

上世纪下半叶,世界水运界出现了两大趋势,一是运输集装箱化蓬勃发展,二是早期的一些老牌港口逐渐失去传统货源迅速走向衰落。而这种剪刀状的变化,在近几十年世界经济的推动下还在继续不断地加速。这种趋势的直接结果,导致了沿海各国的大批港口不得不迁址重建,原有的老港和沿海工业区则进入了大规模的城市化改造。在这个不以人的意志为转移的客观规律驱使下,如何面向未来,如何规划可持续发展的港口城市,充分利用历史赠予的这片不可多得的都市宝地开辟城市建设和发展的新纪元,已成为水运界和城市建设专家目前必须面对的世界性课题。

犹如万物总有生老病死一样,港口发展亦有兴建衰亡的曲折过程。纵观有着百年以上历史的老港,大都经历了或正在经历着兴建、繁荣、衰退和迁址重建的变化曲线,环顾世界诸国各老牌港口,概莫能外。回顾近几个世纪来港口、造船以及水上运输业的起步和发展,尽管这一时段只是人类历史长河中短暂的一瞬,但其兴衰的每一步历程,都代表着当时社会生产力和人类文明发展的最新水平。

建设港口,是为了行船出海;征服海洋的理想,可以追溯到人类社会发展的最初阶段。但是,建港犹如移山。人类的这种愿望,只有在社会生产力发展到一定水平、经济条件相对成熟的时候才可能实现。古代奴隶社会,地中海地区的强国如埃及、希腊和罗马等曾拥有过相当大的海上船队。由于在地中海地区具有许多有利的自然条件,如适于全年通航的气候;陡直的海岸;较小的潮差等等,能使简陋的船只直接靠泊岸边。耐人寻味的是,在地中海航海业的最初发展中,水运能力的形成对沿海各国的经济并没有起到决定性的作用,只是在地中海沿岸形成了若干强大的奴隶国家后,由于军事和掠夺(比如奴隶)的需要,促使这些地区成为初始航海业包括造船、港口的发源地。

据初步考证,世界上最早的有一定规模的海上港口出现于公元前。当时地中海沿岸的奇尔城邦(古代奴隶制时期的商业和手工业中心)建造了古代最大的“港口”。港区占地达28公顷(1公顷=10000平方米),其岸边建有两道石堤以防止波浪撞击靠岸的船舶,在堤上还建有引航的灯塔。古希腊的城市彼列依也曾构筑了防波堤。著名的罗多士灯塔,始建于公元前三百年。在其殖民地黑尔涅斯,也发现了用石料砌成的岸壁码头。但那时的航海业,海上航行的动力仅仅是依靠人力去摇桨(图1-1、图1-2)。从技术上看,这些平底的木板船根本无法经受狂风骇浪,只能白天沿岸徐

行，夜晚找海湾停泊，因而不适应海上远航。

到了中世纪初期，由于欧洲政治上的分裂，使得海上运输的发展停滞了几百年，港口的规模也没有大的变化。更确切地说，在这期间，人类基本上没有建造出像样

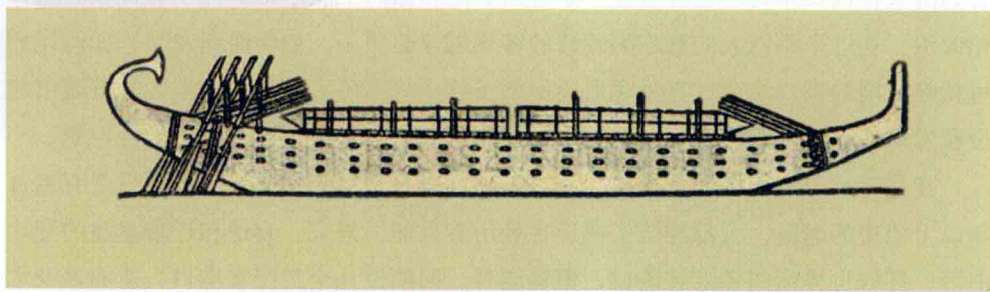


图 1-1 古埃及的运输船（公元前 1500 年）

的港口，如果有的话也充其量只是极其简陋的小型码头。进入 19 世纪，工业革命的作用开始影响到海上运输的发展，以蒸汽机为动力的轮船迅速淘汰了帆船和摇桨船，全球海船的吨位在不到一个世纪内便扩大了七倍，由 400 万吨一跃增加到 2890 万吨。海运的规模空前提高，各国之间开始形成了固定的运输航线，这促使货流和客流围绕着这些航线迅速集中。而正是在这些海上航线的终点上，泊位、仓库、堆场、船坞、修造厂等相继出现，陆上的各种交通网络也由各地延伸到出海口，一批批新建的近代港口相继形成。据英国刊物“世界航运”的统计，到 1948 年，全世界已有大小港口达 1.6 万个。毫无疑问，港口所在城市的经济和建设都有了长足的发展。

与一般的工厂、车站和城市公用建筑不同的是，在

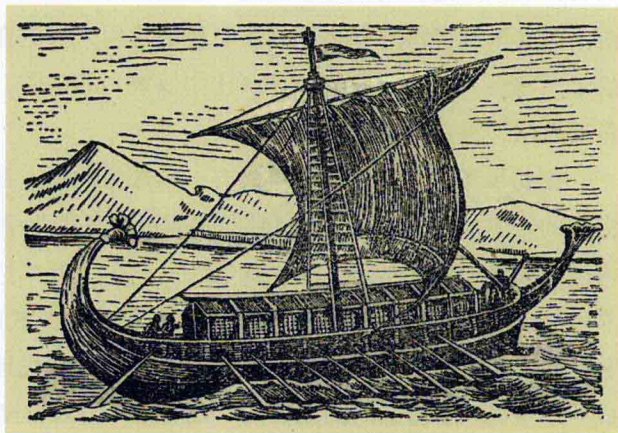


图 1-2 菲尼基的商船（公元前 900 年）



城市繁华的区域中占地广大是港区的普遍特点。例如,港口发展到20世纪50年代时,美国的旧金山港在长达40英里岸线上就已建有港区达40个;纽约港在以“自由女神”为中心,40英里为半径的区域内,已拥有长达190公里的码头岸线、800个突堤码头和160公顷的仓库。其他几个世界主要港口也已具有相当的规模。具体情况详见表1-1:

20世纪50年代世界主要港口规模情况表

表 1-1

项 目 名 称	港 名						
	纽约	伦敦	汉堡	鹿特丹	安特卫普	马赛	热那亚
水域面积(公顷)	11700	2000	1700	1145	1071	218	432
有设备的码头线长度(公里)	190	60	62.5	50	33.6	36	13
密闭仓库及货棚的 总面积(公顷)	160	264	144	51.6	64.6	40	24.2
起重机数量(台)	400	900	1200	260	637	240	240

编者注:1公顷=10000平方米

通过对港口历史的研究可以发现,早年港口的建立大都是“因地制宜”的。也就是说,这些港区的建设通常缺少整体的规划,或者对以后的发展需要总是估计得过低。这种短视行为的结果必然造成随后建立起来的港口集疏运子系统十分混乱。比如,德国的汉堡和比利时的安特卫普老港区,由于建港较早,布置杂乱,以致于扩建时在港区内难以引入运输成本更低的铁路系统,无法发挥港铁联运的优势,致使港口本身的发展也受到很大的制约。另一方面,各种大小码头如雨后春笋般地出现,致使同一种货物或同一类作业的装卸分散在同一个城市的不同港区。例如,在20世纪50年代,纽约港的谷物装卸就曾分布在12个地方进行,煤炭作业分布在14个地方进行,而修船则分布在20个地方。这种分散状况直接导致港口设施利用率降低,现代运输手段如铁路等难以与港口整合。此外,当时发展较快、规模较大的港口还有一个地理特征,即有很多是内河港或建于河海的交界处,水运的便利和运价的低廉,促使海上贸易的货物尽可能地通过内河运到大陆深处,同时内河沿岸的货物也利用河道直接出海实现跨国贸易,这种海港同内陆河网的联接是早期选择港址的重



要因素。例如,公元前4世纪,由亚历山大马其顿斯基在尼罗河三角洲上建立的亚历山大港,后来成为地中海上最大的工业、商贸和海运中心。在中世纪时发展最快的也是海河相连的港口,如汉堡老港位于易北河支流,距北海103公里;不来梅老港位于威悉河上,距北海120公里;鹿特丹老港靠近麦士河和鹿特河汇合口,距海33公里;伦敦老港距泰晤士河口70公里;在美洲,位于哈得逊河口的纽约老港,折撒比克湾的巴尔的摩老港,密西西比河上的纽奥连老港,位于圣罗凌士河的加拿大蒙特利尔老港和魁北克老港以及中国位于黄浦江的上海老港区等等,说明由于水工技术的进步及人工水道的增长、海河水路相互连接获取的延长航线和深入内陆腹地的优势对港口的发展有着巨大的推动作用。但到了现代,海河类港口的弊端开始显现。这是因为河海交界处多为淤泥形成的浅滩,不适应建设深水码头,航道的回淤也十分严重。随着船舶的增大,这类港区最先受到影响,大多很快走向衰落。

一般而论,在商品经济发展初期,港口多为先于港口城市诞生,但港口的发展却与随后围聚而成的城市有着较强的依赖关系。港口直接为城市及其所辐射的腹地转运消费品和生产资料,促进了港口城市的成长。同时,港口也因其所在城市及其周边地区和腹地的贸易需求而不断壮大,同其所在的城市伴生相长,并共同结成功能链和空间链。所谓功能链是指港口和城市之间在运输、工业、商贸领域的伙伴关系,空间链是港口和城市两者在地理上的接壤以及港口对城市空间扩展与联动。19世纪工业革命的到来和制造业的发展,开始呼唤并形成航运中转型港口。它是依靠万船云集的规模效益,推动着城市经济的发展和繁荣,这是第一个国际性(港口)城市时代。第二代国际性(港口)城市开始于二次大战后,港口除了高效率的集散货物的核心功能外,同时转向主动调配、集散产品和加工等增值服务。进入上一世纪70年代,由跨国公司全球性经营而引发的贸易量开始在世界贸易中进入主导地位,集装箱运输是跨国公司货物运输的主要方式。现代港口在功能上迅速向第三代港口迈进,其中,集装箱干线港的功能是不可缺少的,这同时也引起适箱的散杂货迅速集装箱化,因而导致以杂货方式的运输量急剧减少,大宗散货也另辟蹊径,开始了兴建专业化大型码头的时代。由于船舶的载重量与运输成本有着极大的反差,造成吨位决定效益,大船淘汰小船的客观局面;对客船和游船而言,大型船舶又意味着更加舒适和安全。因此,在利益和服务质量的驱动下,无论是货船还是客船,船舶

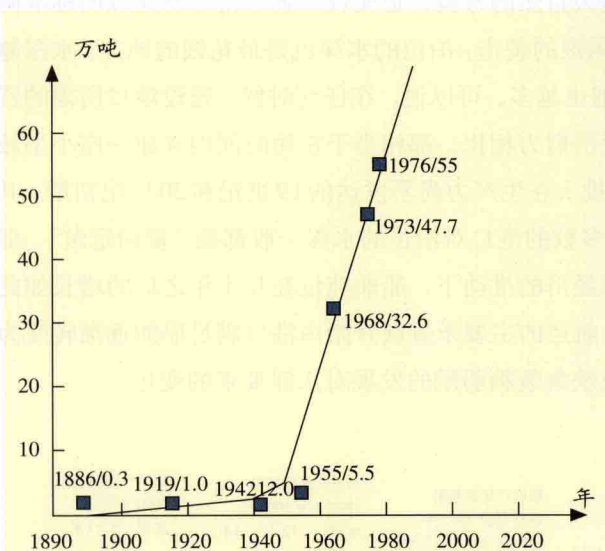


图 1-3 油运船舶大型化发展沿革与基本走势

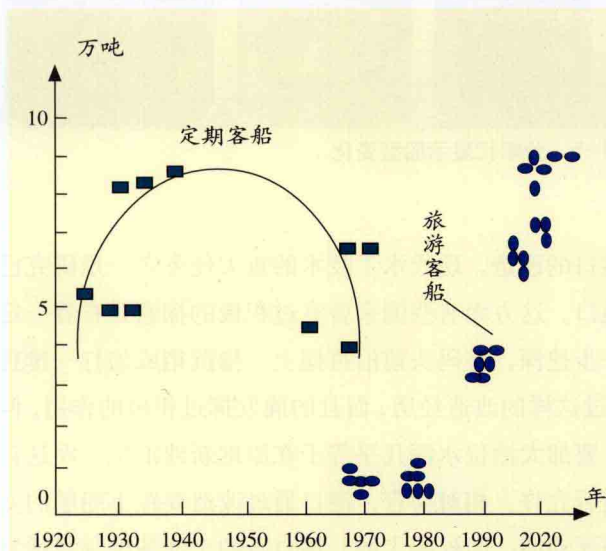


图 1-4 定期客船和旅游客船大型化进程

的大型化愈演愈烈,而且每一轮竞争的时段都在缩短(图 1-3、图 1-4)。

从世界经济发展史上看,海运业的兴起直接促进了国际间的贸易,也推进了港口的建设。到了19世纪晚期,在沿海兴建港口的多为极力向海外扩张的帝国主义列强。为形成海上运输的网络,那些资源丰富的弱国和沿海殖民地也被各列强强行建设码头,以便更大规模地掠夺和倾销,因而在国力相差悬殊的强国和弱国沿海地区,都相继出现了初具规模的港口群。由于港口的建设大都以经济扩张为目的,因而这些港口的设施和码头的水深,便具有明显的时代特征和功利特点,其泊位能够接受的船舶多为几千吨级以下,在规划上的长远安排上也极为有限。另一个制约因素是财力。人们知道,建设港口一般工程浩大,需要劈山修路、填海造地、修筑堤坝、疏浚航道,无时无刻不体现着人力物力的巨大消

耗；港口建成后，还要长年经受大自然的考验，迫使设计者不得不将建设的标准确定在能抵御25年甚至50年一遇风浪的袭击；泊位的水深也是最花钱的地方，水深越深，施工的工程量就越大，困难也越多。可以说，在任何时候，建设港口所需的资金投入与当时当地人力资源和经济财力相比，都相当于在短时间内兴建一座小型城市。显而易见，这种巨额资金的投入在生产力尚不发达的19世纪和20世纪初期，其艰难程度可想而知。因此，绝大多数的港口对泊位的水深一般都是“量船定做”，那些建设者们绝没有料到在科技和经济的推动下，船舶吨位在几十年之后的增长如此之快，而当船舶越来越大之后，航运的主要矛盾便开始由港口满足船舶逐渐转变为港口难以适应船舶了。图1-5反映集装箱船舶的发展对水深要求的变化。



图1-5 分年代显示船型变化

编者注：ft为英尺，1英尺 = 0.3米

有了船舶的变化，就有了港口的改造。现代水工技术的重大任务之一是研究已有的港口设施如何改造为深水港口。这方面有些国家曾有过积极的探索并有着一定的进展，比如将航道和港池进一步挖深，在码头前沿再摆上一排沉箱或加打一排直立桩等等。几乎所有的老港都有过这样的改造经历，而且的确发挥过积极的作用。但是，由于水工建筑物的特殊性，要加大泊位水深几乎等于在原地新建泊位，而这首先要取决于自然环境和地质条件是否允许。相对而言，港口通过改造要跟上船舶的变化远不是那么简单的事。船舶是浮动的，四处游弋的，按自身的个性条件寻找适宜停泊的码头；而港口则是落地的，固定不动的，被动地接收适应自己的船舶，这种选择不平衡往往使部分落伍的港口处于“弃儿”的境地。另外，比加大泊位和航道



水深更难解决的还有码头周边的空间和陆上的交通系统。由于船舶运输期望更快地周转,要求港口给予高效率的装卸,因而码头的前沿往往是大宗货物的集结地。港区库场的堆存能力需要数倍于船舶的吨位并与泊位的总体吞吐能力相配套,使得码头随时有货而装,有场而卸。客船的情况亦是如此。而在早期建成的港口,由于泊位的通过能力不需要很大,对库场面积的要求也相对较小。按此规模形成的港区一旦确定,为港口服务的各种建筑和设施如修船厂、客运站、饭店、旅馆、车站、商店以及住宅等便迅速地在港区边界地带建立起来,港区周边的所有角落很快被抢占一空,形成一种合围之势。在码头周围,各种道路、铁路、车场等也以距码头最便捷的位置和走向组成网络系统。与物流相关的各种工厂、作坊等产业群也因物资和产品运输的便利而相继出现。城市的经济活动中心迅速形成,并在难以再挤入的情况下向周边扩展。在早年没有进行有效规划而任其自行发展的城市中,这种状况极其普遍。可想而知,在这种被铁桶般包围的港区周围,要想再寻找场地扩大存储空间将需要付出极其昂贵的代价。没有库场,就等于加深泊位没有意义,即使大型船舶能够进港也无法装卸如同小山一般的货物。因此,新的大宗货物只能流向其他新建的、港区更宽阔的大型码头。这种新旧港口交替的往复循环,以近代全球经济和科技的发展速度测算,一般为100年至150年左右,具体视各国当时建港规划的预见性和建设的超前程度、当地经济的总体实力和城市发展的速度及规模而各有不同。

由于以上诸多原因,在过去的一个多世纪里,世界各国早年兴建的老港几乎都无一例外地经历了成长、繁荣、衰退、改造的起伏过程。进入20世纪60年代,首先是各发达国家的老港区生产衰退趋势明显,除设施陈旧老化等因素外,其他新的运输方式如高速公路、铁路、民航的飞速发展也对港口的客货源形成一定的分流,迫使水运业不得不在船舶的吨位、航速、专业化集成等方面加速升级和变革,由此在客观上又加剧了船舶与港口之间在水深和功能上不相适应的矛盾。面临港口设施滞后这一严峻现实,西方各国政府仗仗其积聚的经济实力,纷纷开始果断甩掉原有的老港包袱,重新择址建港,而对其遗留的港口则任其自生自灭。这一政策又直接导致了港口城市建设发展的不平衡,萧条的老港区与毗邻的现代市区间差距日趋明显,破旧的港口建筑设施、肮脏的港湾环境、威胁社会安宁的犯罪庇护所等等,使被遗弃的老港区一度成为令人头疼的影响城市景观、环境和治安管理的社会问题。

进入20世纪70年代,各国对老港区的发展战略开始由适应船舶变化和满足专业化要求的技术改造转为利用港区的土地和岸线资源进行城市化改造。这是一种历史性的转折,是港口和港口城市发展到一定程度后的又一崭新阶段。

时至今天,港口的变迁在沿海各地已经如火如荼地展开。归纳起来,各国政府由被动到积极牵头进行老港区城市化改造的动力主要有以下几个方面:

1. 经济因素

城市依水滨而建,主要是由于交通上的便利。历史上,许多城市的兴衰,都与航运有关。自上个世纪50年代以后,各发达国家的产业结构开始发生变化。一些传统的滨水工业逐渐迁往内地或发展中国家,同时加上交通运输技术的进步,大吨位的船舶需要水位更深的泊位,港口开始向城市以外水深条件更好的地方转移。原来的老码头在城市发展中的经济地位明显后移,并出现了大量仓库、厂区的萧条和闲置。另一方面,房地产商则极力寻求这块现成的黄金地段投入开发以赚取高额利润,最先开始启动水滨开发的方式大都属于这一类型。

2. 社会因素

老港地区属于产业工业带,主要居住低收入的劳工阶层,大量的建筑由于陈旧闲置,更成为无业和闲散人群聚集地,对城市治安构成很大威胁,致使要求政府铲除犯罪集团庇护所的呼声日益高涨。另一方面,高收入的中产阶层逐渐成为社会的中坚,在消费能力大幅度提高的推动下,使得城市对高品位综合功能区的需求在上升。由于经济的发展,公共节日在城市活动的重要性迅速显现,广大市民希望能有更多的活动机会,政府也谋求利用节日推动经济,触发商机。所以,近几十年来,在滨水地区举办的各种节日活动如音乐节、商品节、露天演出和体育比赛等层出不穷。比如,国际节日联合会的成员在1984年只有200多个,而到了1994年,就增加到1300个,滨水地区由于其得天独厚的地理条件而成为主要的舞台。

3. 城市经营因素

经营城市,重要的是经营城市土地这一重要资源,而对于港口城市,将老港区进行城市化改造,则是经营城市最有效的手段。老港区一般是城市形成过程中最早建成的地区,因而最容易老化。但随着城市的发展,这块地产却在不断升值,成为城市经营不可多得的“聚宝盆”。当一个城市的经济已充分发展后,在寸土寸金的闹