



新理念引领下港城一体化港口总体规划

刘永满¹, 徐雪蛟², 张彬¹

(1. 中交水运规划设计院有限公司, 北京 100007; 2. 大连港集团有限公司, 辽宁大连 116004)

摘要: 以新发展理念为指导, 针对港城发展一般规律进行分析, 对港口总体规划与城市衔接中需要考虑的重点问题进行思考; 结合大连港太平湾港区、钦州港大榄坪港区规划工作, 采用一体化规划方法进行了实践; 提出对港城规划工作的意见与建议。

关键词: 新理念; 港城一体化; 港口总体规划

中图分类号: U 651

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2016)10-0018-04

Port general plan under new concept of port-city integration

LIU Yong-man¹, XU Xue-jiao², ZHANG Bin¹

(1. CCCC Water Transportation Consultants Co., Ltd., Beijing 100007, China; 2. Dalian Port Group Co., Ltd., Dalian 116004, China)

Abstract: Under the guidance of new development concept, we analyze the general rule of port-city development, discuss key matters to be considered in the integration of port master planning and city planning. we focus on key issues of the connection of port general planning and city planning, practice the key solutions combining the planning of Dalian port Taipingwan harbor area and Qinzhou port Dalanping harbor area, and propose the advice and suggestions on port-city planning.

Keywords: new concept; port-city integration; port master plan

港口是现代物流体系的一个关键节点。港口通过上下游关联效应对城市经济的发展具有巨大的推动和辐射作用,“城以港兴”正是对这一作用的准确写照。另一方面,城市对港口发展具有强大的支撑作用,包括提供综合物流活动空间和便捷的集疏运通道,提供货源、金融、人才、技术、信息等多方面的服务与支持,是港口发展的动力与依托。正是因为港口和城市互为依托、共同发展的关系,随着经济全球化和区域经济一体化的不断深化,港城一体化的发展趋势日益增强,“第四代港口”的重要特征就是港口、城市融为一体。

长期以来,港口行业在开展港口规划过程中,比较多地考虑了港口、临港产业、物流的用地和配套设施需求,而对与后方城市的协调发展分析不足。在港城一体化的背景下,要做好港口规划、

使港口建设更好地服务于城市发展,港口总体规划的工作思路和方法还有待创新与完善,需要从理论、方法和实践上开展研究。

1 港城发展一般规律

伴随经济社会的发展,港口的地位与功能逐步演变。联合国贸易与发展委员会于1992年将港口按其功能发展划分为3代:第1代港口主要指1950年以前的港口,其功能为水运货物的转运、临时储存及货物的收发等,港口是运输枢纽;第2代港口主要指20世纪50年代至80年代的港口,增加了使货物增值的工业、商业功能,港口成为运输和服务的中心;第3代港口主要产生于20世纪80年代后,功能上加强了与所在城市以及用户的联系,使港口的服务超出了原来港口的界

限,增加了运输、贸易的信息服务与货物的配送等综合服务,使港口成为支撑贸易的物流中心。目前广泛讨论的第4代港口概念于1999年在联合国贸易与发展会议上提出,第4代港口在兼容第3代港口功能的基础上,以信息技术为支撑,通过资源整合及与相关方之间的充分互动,使港口成为供应链中的一个重要环节,实现物质流、信息流和资金流的快速流通,提供差异化、精细化和人性化的服务,实现与港口相关的供应链各环节之间的无缝连接。

港口发展代际理论清晰地揭示了港口发展过程中功能的不断完善以及对城市的影响。根据该理论,港口初期(第1代港口)大多是以其优良的自然条件禀赋为基础而发展起来的,港口运输装卸功能的发展吸引了贸易、产业的集聚(第2代港口),同时带动周边区域城市的形成与发展。在这种情况下,港口、城市结合越紧密,就越有利于互相依托、形成集聚效应,同时越有利于推动二者的快速发展,因此形成了早期阶段自岸线向后方的码头-堆场-临港物流-临港产业-城市的常规布局(图1)。

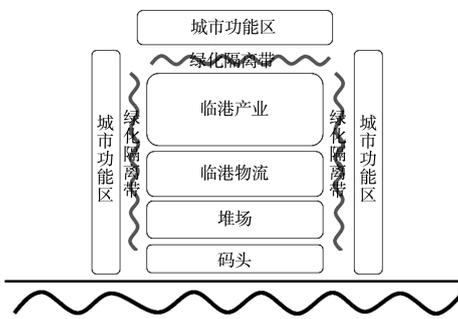


图1 早期临港城市布局

随着经济的快速发展,第3代、第4代港口功能不断完善,土地急剧扩张,同时城市也迫切需要扩大工业、商业和住宅区,导致港区与城区间争夺土地,港城发展矛盾逐渐突出。为确保城市的发展空间,老港搬迁问题随之产生,甚至出现了港口因港城矛盾问题多次搬迁的情况。

在上述情况下,有必要从港口总体规划层面对相关要素进行分析,在港口建设之初,就充分考虑到未来港城空间协调问题,并提前加以解决,避免或者减少发展后期港城矛盾的产生^[1]。

2 港口规划与城市建设协调发展

2.1 港口的功能定位

港口主要功能通常包括:货物装卸和转运、商业和贸易及工业功能等。对于一些成熟港口如上海港,经过多轮磨合,城市和交通行业对港口的定位基本是一致的。另一方面,部分地区,尤其是新建港口或港区,由于尚未能形成港城的长期互动,导致港口自身功能定位与城市对港口定位出现脱节。其原因在于,港口规划没有对城市的要求进行有针对性的分析研究。

开展港口规划需要在对城市有关规划充分研究的基础上,从城市发展和交通行业发展要求两个维度进行功能定位。随着经济社会不断发展,就现阶段尤其是新建港口而言,港口面向城市服务的商贸、产业功能越来越突出。港口规划工作中,在提出面向腹地的货物运输、中转节点的基本任务的基础上,还应以促进港城融合互动与共同发展为原则,充分考虑城市商贸、产业发展要求,以开放的理念提出合理的港口功能与定位,体现“港城和谐”的互动理念。

2.2 资源利用与总体布置

港口规划需要利用的资源通常包括岸线、水域和陆域等。资源利用的主要原则通常包括统筹规划、远近结合、深水深用、合理开发、有效保护和可持续利用等。通常而言,确保充足的港口岸线和水陆域空间是港口发展的基本要求。随着城市的发展,城市其他部门对于上述资源的需求也迅速上升,亲水岸线、景观岸线、居住区/商业区建设,乃至水域保护、林地保护和生态保护等,均对港口资源进行一定程度的占用。

上述情况要求港口规划以资源利用最大化为原则,以共享的理念妥善处理港口/城市的岸线与土地资源的关系。根据港口的性质、功能和可持续发展的要求,在充分考虑城市发展及产业布局的前提下,合理确定港城界限、科学划分港口岸线与用地;同时,统筹近远期发展的关系和要求,制定符合近期起步的空间布局规划,预留足够的港城弹性发展空间,最终实现绿色发展、协调发展。

2.3 配套设施

港口配套设施与城市的协调重点体现在集疏运通道方面。在前文所述“码头-堆场-临港物流-临港产业-城市”的常规布局之下，港口对外集疏运通道必然需穿过产业区和城区，随着港口城市规模不断扩大，集疏港货运和城市客运车辆混行，使得港口集疏运问题成为港城矛盾的突出表现。规划中需充分考虑港口近远期发展需要，对集疏运通道进行充分预留，有条件时应规划港口专用疏港通道，避免或减轻与城市交通的相互影响。

对于水、电、通信等配套设施，也应充分认识到港口、城市发展的广阔前景，对设施的规模、管网尺度等从规划角度做出充分预留。就通过能力而言，建议遵循“配套设施≥交通≥堆场≥码头”的基本要求，进行合理的适应性预留和前瞻性预留，实现可持续发展。

3 案例分析

3.1 大连港太平湾港区总体规划

大连港太平湾港区位于大连瓦房店西海岸，太平湾港区及后方的临港新城，是较为典型的港城一体化规划案例。经过科学的定位以及规划方案的多次优化调整，为港口城市分别预留了足够的岸线和陆域空间，并为港城协调发展打下了良好的基础(图2)。

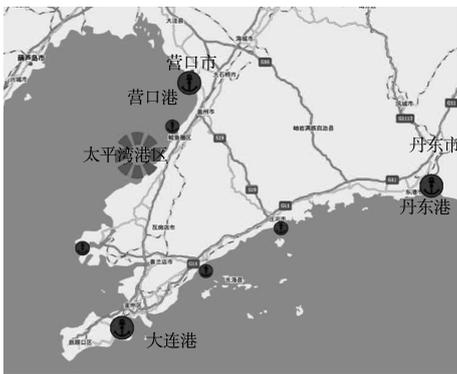


图2 大连港太平湾港区的区位

3.1.1 定位与功能

结合太平湾港区与后方城市、产业的互动关系及其在大连港及区域港口群中的发展定位，太平湾港区的开发秉承“港、产、城”一体化的发

展理念，重点服务后方产业和临港城市的发展需要，并积极发挥其资源优势，发展现代港口物流，承接大连港功能布局调整带来的部分综合运输功能的转移，保障大连港的可持续发展。

据此，太平湾港区的发展定位为：太平湾港区是大连港的重要港区和实现可持续发展的战略资源，近期以服务太平湾沿海经济区临港产业和城市发展为主，承接大连港老港区部分功能调整，服务辽宁沿海经济带进一步开发开放。今后随着太平湾港区功能和集疏运体系逐步完善，可在更高水平上服务东北老工业基地振兴发展。

3.1.2 岸线划分与总体布局

2008年，《大连港总体规划》得到政府批复，确定了大连港的总体规划格局，明确了太平湾25 km岸线(车河—太平角)为港口发展预留岸线(图3)。



图3 太平湾港区岸线规划

规划对车河—太平角港口发展预留岸线开展了进一步分析，以绿色、共享理念为指导，确定将其中自然条件、景观条件较好的太平角—太平角南岸线作为滨海旅游、城市岸线，太平角南—大西山岸线作为港口岸线，大西山—车河作为港口发展预留岸线，实现了港口与城市岸线资源的协调(图4)。

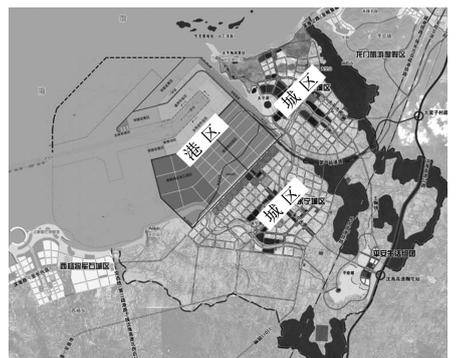


图4 太平湾港城空间布局

在总体布局方面, 太平角及后方区域作为城市发展用地, 太平角以南区域作为港口、产业发展用地, 形成了港口与产业向西/向南发展、城市向北/向东发展的格局, 港/城互相依托并留有足够的发展空间。

3.1.3 集疏运体系

根据总体布局, 分别对港口(临港产业)、城市设置集疏运道路, 做到客货分流、互不干扰^[2](图 5)。

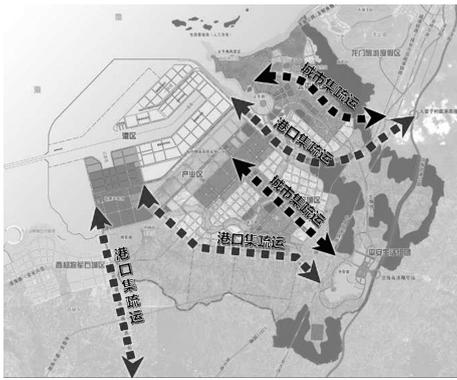


图 5 太平湾港城集疏运体系

3.2 钦州港大榄坪港区总体规划

北部湾区域是中国—东盟自贸区的核心、“一带一路”有机衔接的重要门户、国内沿海港口建设的热点地区。钦州港位于北部湾经济区的中心地带, 在“千万标箱集装箱干线港”建设的重要机遇下, 北部湾港口集团、钦州市联合组织了对区域港口及周边区域规划的优化调整, 这也是港口规划单位以新理念为引领、港城一体化思想为指导, 对港口城市开展规划工作的实践(图 6)。

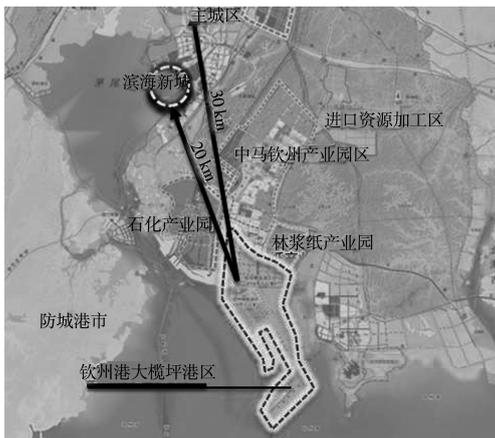


图 6 钦州港口/城市现状格局

钦州市港口城市格局现状整体呈南北狭长分布, 自南向北依次为港口、产业区、滨海新城和主城区。客流、货流均集中于南北向通道, 通勤距离较远, 客货混行, 一旦港口运量大幅增长, 集疏运矛盾将凸显。同时, 由于港口占用了几乎全部海岸线, 北部城市向海发展可用岸线不足。考虑到港城一体化发展的需要, 提出“东城西港”的理念, 建议在城市在港口东侧发展, 有利于港口城市结合更紧密, 还可实现客货分流。港口城市隔河相望, 岸线、用地空间相对独立, 跨江建设若干桥梁亦可有效实现二者的充分衔接(图 7)。

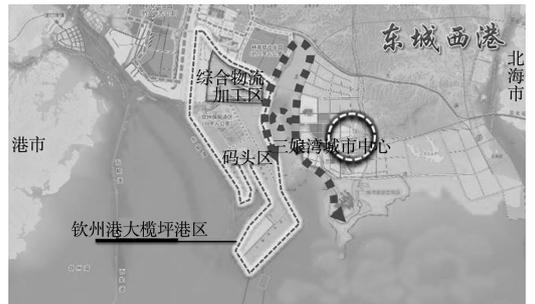


图 7 “东城西港”规划格局

集疏运体系方面, 基于“东城西港”的格局, 可以分设集疏运道路, 有效避免远期港口城市规模扩张后的交通矛盾^[3](图 8)。

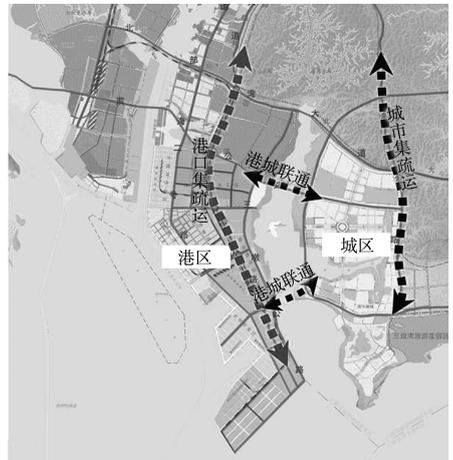


图 8 集疏运体系规划方案

该项目从港城一体化的角度, 对岸线、用地、集疏运等方面均进行了有益的探索, 为港口城市互动发展提出了新的思路。“东城西港”的理念和布局框架得到了港口城市各方高度认可, 目前港口规划、城市规划的修编调整工作均已启动。