

窗含西岭千秋雪，门泊东吴万里船 ——上海国际航运服务中心设计研究

Research of Shanghai International Shipping Service Center Design

撰文 庞均薇 上海建筑设计研究院有限公司

正如许多著名城市的滨江地区开发一样，随着上海城市综合功能的发展和再开发及黄浦江两岸规划和综合开发的不断推进，其两岸的功能逐步从原来的以交通运输、仓储码头、工业企业为主转到以金融贸易、旅游文化、生态居住为主，实现了从生产性到综合服务性的功能转换。

上海国际航运服务中心即在这种情况下应运而生。项目位于上海市虹口区北外滩地区的汇山地块，是整体规划建设的项目，基地南临黄浦江，原为仓储码头用地，其北侧为住宅、办公综合用地，隔杨树浦路以北为提篮桥历史文化风貌区。

在控制性详细规划中，明确了北外滩汇山地块的功能定位为国际航运贸易服务集聚区，主要发展国际航运贸易、航运保险、商务办公、政府服务、信息咨询、银行和会展等核心功能，体现航运服务业的规模效应；同时结合滨江公共活动空间，适当发展文化、娱乐、休闲和商业服务等配套功能。作为北外滩地区的办公城，其西侧与国际航运中心相交辉映，代表着黄浦江公众水运文化的起点，并以游艇港池塑造游乐型水滨的典型风貌。基地广泛容纳了办公、会展设施、公寓式

酒店、航运娱乐及商业设施，由大型公共开放绿地和大面积内港水面构成其框架背景。这个规划框架的具体构成包括尺度宜人的街道、宏大的城市开发建筑群落、绿树成荫的街景、开阔的水景和公共广场，沿道路区域将成为城市夜生活的中心，而若干历史建筑在经过改造之后将为画廊与精品零售店提供场所。

1 开发内容

项目重要的区位特点使之成为雄心勃勃的北外滩城市开发极其重要的一个环节。目标在于创造高效、整体、高品质的城市空间，保证城市公共利益和开发者的利益。

基地内计划开发总面积约为 50 万 m² 的建筑容量。在南北向进深较为狭窄的用地上布置有前后两排共 14 幢商办建筑，在总体布局中充分利用基地内外的景观资源，结合规划的要求将基地内部的建筑围绕港池分为南北两排，前后排建筑错位布置以确保获得最佳的景观视角，并共同对港池形成相对围合的空间。

2 城市设计的开放性原则

当代城市设计强调通过三维形态的组合机制有效地组织多元城市



北外滩鸟瞰图



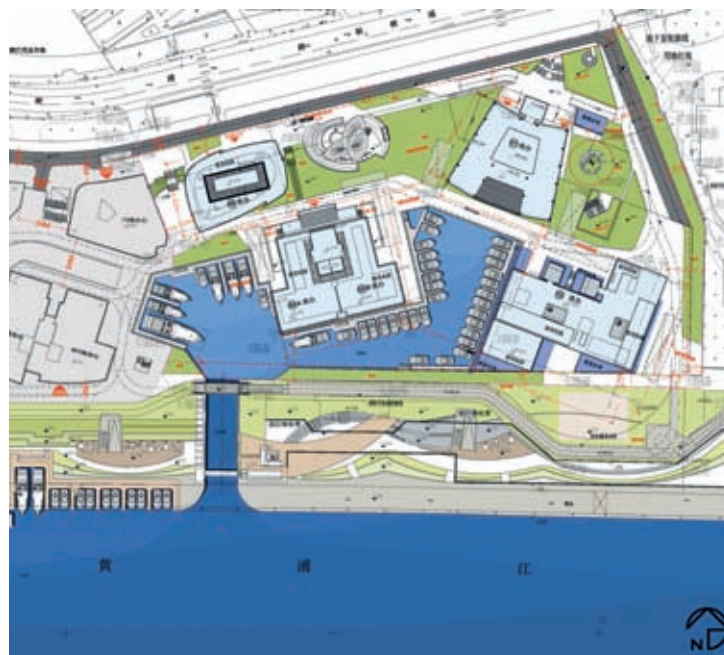
区位图



总平面图



局部鸟瞰图



局部总平面图



港池剖面图



“门泊东吴万里船”意境图

要素，高效、集约地使用土地，创造特色空间，在重要城市区域、空间节点产生催化作用，带动周边区域并推动城市的经济和社会发展。成功的案例不胜枚举，约翰·伦德·寇耿在《城市营造——21世纪城市设计的九项原则》中，强调了开放性原则的三个领域：栖息地和自然系统、休闲娱乐以及自然的存在感。^[1]

虽然日显衰败，但黄浦江北外滩码头区有着悠久的历史 and 辉煌的过去，同时占据着紧邻黄浦江的外滩风貌区北沿以及面向小陆家嘴金融贸易区的绝佳区位，将街道、公共空间、滨水空间整合并有效利用，这也成为吸引开发投资的一个主要途径。本项目将独特的自然资源和黄浦江码头区的悠久历史感充分整合，这也是总体规划设计中最为突出的亮点。

首先，突出强化航运港口文化和滨江特色，独创性地设计了2.1万 m^2 、能停泊百余艘游艇的内港，水面标高在7.5m的平台上，其下方为地下一层停车库。游艇港池与黄浦江之间为50m宽放射形布局的滨江公共绿地，二者之间通过船闸相连，港池水体与黄浦江水体形成极具趣味性的互动关系。

东西港池的设计将黄浦江水直接引入基地，游艇通过船闸可以从黄浦江上行停泊在基地办公楼前。一方面增加了公共空间的丰富性和趣味性，形成内部开放空间，并与西侧国际客运中心大绿地一起，在北外滩地区形成“西绿东水”的开放空间整体格局；另一方面则进一步强调了本地块的航运文化氛围，成为航运功能的展示平台。

港池的设计借鉴了国外多个滨江港池（如英国伦敦的金丝雀码头、芝加哥湖滨区改造、巴尔的摩内港与中心商务区等）的成功经验，成为北外滩地区的一道亮丽风景。通过东西港池的设计，整个用地建筑

都被水环绕，强化了水文化和空间布局的重新整合，有机地融为一体，创造出新的特色。将建筑、环境、人与水尤其是与水面的关系拉至最近，再现了古诗“门泊东吴万里船”中生机盎然、欢快明亮、景观远叠的诗一样的意境。

设计将滨江第一层面建筑底层架空，增强了滨江空间景观与城市腹地之间的连续性和通透性；地下商业、地面和地上三个层次形成步行空间；营造滨水空间及亲水步行系统。在临街的楼层中将街道、古树、地下商业空间、游艇港池和商务办公入口有机地组织起来，由十几栋高层建筑沿港池布置形成空间的界面，构成多样的滨水空间，如高层建筑下方骑楼般的宽敞步行木栈道，或是架空层下近似漂浮的水景平台，基地的滨水空间与广场上的绿色植被和建筑首层所设的咖啡馆、西餐厅等商业休闲设施并存，形成适合停留、活动的城市“客厅”。

基地拥有沿黄浦江展开的近800m长的景观长廊，鉴于基地南侧的防汛墙顶标高为7m，考虑到景观的效果，各建筑单体均坐落在高出防汛墙的7.5m标高平台上，高出周边市政道路的标高近4m。为满足公共可达性，从公平路轮渡站、公交站以及相邻地块往来的市民可通过室外大台阶及坡道到达更高标高的滨水开放空间，形成一个立体的基地广场，增强人流、港池与黄浦江水景的视觉联系。

3 建筑品质与空间形态创造

配合沿江景观层次控制的统一要求，沿黄浦江前排建筑高度控制在45m左右，后排建筑根据规划要求及周边建筑的情况并结合天际线进行设计，其高度由十余米至180m不等，其中有2幢高度为100m、1幢高度为180m的超高层建筑。



建筑立面



滨江绿化层



港池



沿港池建筑空间

南北两排建筑在形态上相互错位，点式、横板式和纵板式相间，呈现灵活的布局，既使立面层次富于变化，又充分利用了不同角度上的沿江景观视线。其中直接面临黄浦江的南排建筑均为纵向联立的点式建筑，留出内部港池与南侧滨江绿地之间相互呼应的视觉走廊，同时尽量以底层架空的方式来开辟滨水景观窗口。

作为上海金融航运“两个中心”建设之一的配套项目，办公建筑功能定位起点高，而传统外滩的金融建筑受到历史建筑保护的严格限制，已无法提供更先进、更大面积的办公空间。本项目满足了对新的城市发展功能空间的迫切需求，提供了先进且适合现代商务办公需要的开放式、大面积建筑空间，同时与城市轨道交通体系相连通，针对复杂的城市要素和自然条件来整合创造高品质的城市环境。

建成的上海航运中心是矗立在水边的现代高层办公建筑，它适应的是现代航运服务企业的需求，强调公共性与独立性的良好平衡。其中独立特征是企业追捧的主要原因，但同时又需解决企业需求与土地利用之间的矛盾以及企业多元化需求和遵从可持续发展的原则。

独立性与可识别性体现为独立内部竖向交通、大堂及出入口，本质是“整体”和“个体”的关系。平面设计需充分利用沿江景观及有利朝向，同时提供中庭、空中花园等公共交流平台，并注重自身内部区域的氛围营造，体现现代办公的适应性及交流性，使得其办公环境相对现有高级办公楼环境有质的提升。

基于上述考虑，采用共用大堂水平或竖向的集合法。考虑规模的可接受程度，每个单元的建筑面积为 1.5 万 m²，建筑高度在

50~100m，多为双拼办公或竖向集合。设计打破传统写字楼大平层的布局构成，将办公单元立体地集合起来，各办公单元通过共享室内外平台互相联系，完成由内部私密空间到公共空间的过渡。办公楼采用弹性化设计是为了适应企业对办公楼多样化的需求和市场可能出现的各式变化。通过连廊进行单元组合时电梯厅也可相互组合，解决单元组合的交通需求。

与西侧上海国际客运中心、新外滩花园一起延续几公里的建筑群体代表了上海城市功能的再生，不仅是码头区复兴的象征，也成为上海城市时空发展的标志性节点。AT

参考文献

[1] [美]约翰·伦德·寇耿，菲利普·恩奎斯特等. 城市营造——21世纪城市设计的九项原则[M]. 赵瑾等，译. 江苏人民出版社，2013.

业主单位：上海国际航运服务中心开发有限公司、上海银汇房地产开发有限公司

建筑设计单位：上海建筑设计研究院有限公司

联合设计单位：EEK、FRANK、IDA建筑事务所、ARUP

建筑设计项目负责人：庞均薇

团队成员：杨新利、徐晓明、殷春蕾、石磊、高永平

建设地点：上海虹口公平路

总建筑面积：45万m²

项目状态：主体竣工

设计/主体竣工时间：2008/2013年

摄影/图片版权：上海建筑设计研究院有限公司