

第四届超高层产业峰会之沙龙纪实

“超高层建筑的未来”

时间：2011年3月22日下午

地点：上海明天广场JW万豪酒店

主办：华东建筑设计研究院有限公司、捷培森

媒体支持：《超越·建筑》、《建筑技艺》

整理/编辑：周静《超越·建筑》、朱晓琳《建筑技艺》

摄影：刘大龙

嘉宾：

徐维平（主持人）：华东建筑设计研究院有限公司院总建筑师

贾朝晖：绿地集团技术管理产品研发部总经理助理

Ro Shroff：Callison（中国）建筑设计事务所合伙人、设计总裁

李荃滋：Callison（中国）建筑设计事务所设计副总监

陆钟骁：日建设计集团执行董事兼上海董事长

Robert C. Whitlock：Kohn Pedersen Fox Associates合伙人

程蓉：Kohn Pedersen Fox Associates设计总监

罗为为：Adrian Smith+Gordon Gill Architecture，中国区总监

李瑶：华东建筑设计研究院有限公司一所总建筑师

陈雷：华东建筑设计研究院有限公司二所总建筑师

徐维平：目前超高层建筑项目的发展在中国如雨后春笋。它作为一种来源于西方的建筑形式，相对来说在原产地已经越来越少，在中东、亚洲却越来越多，甚至已经蔓延到国内的二、三线城市。超高层建筑对推动地区经济的发展，带动周边的交通建设以及旅游业、酒店业的发展会起到非常积极的作用，但它作为一种区别于常规项目的高成本投入，也存在着一些不可避免的风险和未知因素，这些都对建筑师、开发商和建设者带来很大的挑战。我的第一个问题就是，超高层建筑是否是未来的一个发展方向？

陆钟骁：是不是高就是好，这是一个值得探讨的问题。中国整个高楼的市场在不断增高，从最初的200m到现在的600m，但这些是否真的符合城市、符合市场。我们需要回到最根本的问题——为什么要造高？最近几年东京的一些项目并不是追求小地块上的高容积率，而是以保留更多的公共空间、绿地或者是以更好地为地面环境服务为前提才考虑开发超高层建筑。从人的角度出发考虑人的需求，这才是做高的本质。

Ro Shroff：谈到超高层建筑大家就会谈到中国，中国现在是在全球发展的中心，并且已经达到了一个临界点。中国的大部分建筑可以说都是基于市场需求的，但也有只想在市场中树立身份地位的情况，那么它就不会考虑市场需求。其他国家，比如在有10亿人口的印度，孟买的土地是有限的，很多建筑密度都不到30%，有的地方只有20%，所以他们就只能往高处发展。越南、韩国也是这样。但2008年的金融危机影响了全球的发展，像俄罗斯的很多项目就被束之高阁甚至是永远放弃。我们也怀疑政局动荡的中东之前宣布的那些项目是否能实现。2002年的迪拜塔，建筑商、开发商之间都在互相竞争，要建造最高的楼。现在还有人说要建造超过1 000m的建筑，科威特也说要造比1 000m还要高11m的建筑，然后巴黎又说要建造更高的，甚至有的说要建1 600m高。这是不是有点太可笑了，只是因为你有能力就应该去建造吗？在我看来一个关键的问题是——未来的超高层建筑首先是需要去评估一下最优的高度。

Robert C. Whitlock：我比较同意shroff的观点。一开始人们建造高楼是一种身份的象征，像吉隆坡的双子塔是马来西亚的象征。我也想知道中国突然之间每个城市都要建400m高楼的目的是什么？从我的个人经历来说，过去整整40年的时间才设计建造了几栋高楼。在此我们姑且不管楼有多高，它们是不是真的有效，我很想知道第一轮所

谓的身份象征建成之后会是什么。我并不认为每个城市都需要有超高层建筑，因为这是非常复杂的建造体系；同时我们应当看到城市的发展也非常快，我们更需确保的是整个城市的环境是否能够得到持续的良好发展。

陈雷：关于超高层建筑的前景，正面或负面的评判一直不断，尤其是对中国二、三线城市超高层的兴起有很多质疑。实际上，超高层建筑在20世纪初的出现是伴随建筑技术、建筑材料的发展以及经济实力达到一定高度的产物。姑且不论我们是否正在重复西方走过的老路，但从积极的角度讲，它确实是应对中国城市化进程加速、人口膨胀、土地资源稀缺的有效建筑策略之一。

李瑶：我觉得还有几点值得我们关注，第一，中国的经济具有典型的投资拉动型特征，这可能也是当代超高层建筑比较多的一个原因；第二，相对而言中国是一个产能过剩的国家，实际的建造成本应该比国外低，建造相同的项目成本大概只需英国的1/3、美国的1/2；第三，中国实际可供开发的土地量还是非常有限的。这几方面也会间接导致未来建筑向纵向空间的发展，但是不是需要大量的五六百米以上的建筑是值得探讨的，但是我相信未来两三百米建筑的建设应该是一个常态。

罗为为：这个话题比较宽泛，拿一个超高层建筑举例：曾经是结构第一高楼的希尔斯大厦建造于20世纪70年代，当时从设计、使用都可以说是最先进的一栋楼，而现在我们遗憾地说它已经不再是一个甲级写字楼了，而且耗能非常高，我们对其进行了改造。这个例子告诉我们，对于超高层建筑，不仅要为它当时所建造的年代设计，而且还必须要考虑它二三十年甚至五十年以后的使用潜力。不管是高层还是超高层，如果一开始不把设计标准定得比较高，那么二三十年以后这栋建筑就无法和其它同类物业楼宇竞争，大楼的运营成本将会是更大的代价。

听众：考虑到中国的情况，很多建筑师都热衷于做超高层建筑设计，而且现在的客户也越来越挑剔，也越来越精明。建筑师一方面要面临同行的竞争，一方面又要满足业主不断追加的要求，那么在国内目前的机制环境下，建筑师如何理性地应对市场的竞争？

Ro Shroff：在设计和工程方面，中国的建筑和工程设计发展非常迅速，中方的建设设计能力和西方的差距会越来越小。从专业角度来看，其他国家的建筑师应该尊重中国建筑师的能力。在设计行业当



中，我们除了竞争之外还要相互尊重、相互学习。我想设计师之间的关系并不是对立的，而是需要有更多的团队合作，共同解决一些重大的问题。

李荃：今天在座的各位建筑师都是超高层建筑领域的专家，而凯里森（Gallison）在这个领域扮演了一个“mixed-use”的角色，这是凯里森的长项。我们很多情况下都会面临着300m甚至400m以上的多功能塔楼（集合了时尚购物中心、办公楼、酒店和酒店式公寓等业态组合）。超高层建筑并不是SOM等少数事务所的专利，我们都要面对这样的挑战。只是我们操作项目的角度不同，不论是由下而上，还是由上而下，相信都会设计出更好的超高层建筑。

徐维平：我非常同意Shroff的观点，华东院也是通过和境外设计事务所的合作学习到很多宝贵的经验。中国的特点就是市场广泛，每个人都可以通过自己的努力得到属于自己的。竞争是不可避免的，但竞争之外还有许多合作，大家可以一起去面对这些共同的挑战并寻求解决之道。另外，我想问一下程蓉女士，KPF在中国的项目也非常多，你们是如何与当地设计院合作的？或者说KPF希望以一种什么样的运营方式在中国市场发挥更大的作用？

程蓉：我们也一直在探索合适的合作方式，这不仅仅是指国外设计师设计一个漂亮的渲染图，做到方案深度再传给国内设计院进行深化这种简单的模式。KPF会根据不同的项目情况介入到不同的深度，需要中外双方发挥各自的长处。我认为在设计当中，设立牵头人是一个最有效的方法，其在对设计方向的把控、与业主的协调等方面将至关重要。在技术协调方面，双方的设计师在不同的领域有各自的经验积累，把这些经验带到超高层建筑实施过程当中是非常重要的。而对国际设计师来说，做海外的项目也是一种经验的传播，这些有深度的合作是非常值得借鉴的。

听众：国家对超高层建筑的拆除是否有相应的规划？

陈雷：这个问题涉及到建筑建造时的定位问题。在做一个项目设计时，要兼顾现在和未来，而不是此时此地对建筑的片面考虑。从我的观点来说，一线大城市的城市化进程决定了超高层建筑存在的必然性，但它具体的一个定量和定高其实是值得分析的，我们面临的一个是未来超高层建筑寿命的问题，还有一个是运营成本的问题。到底是一个短暂的市场行为，还是一个长久的社会生命周期问题，都需要建筑师、业主及社会各个层面的共同探讨。

Robert C. Whitlock：帝国大厦规模非常大，要拆除它的确很难，而且会花更多的钱。可行的方法就是进行一些内部或外部的装修与维护，例如西尔斯大厦30年后的装修。在纽约和芝加哥还有很多类似的高层建筑，当时它们是工厂，现在改建成商业写字楼，都是更为经济的做法。

徐维平：我想请教一下贾朝晖先生，金茂大厦当时是由政府机构投资的，因为当时产品的稀缺性，所以它的市场、运营相对容易和集中。环球金融中心是日本森大厦株式会社——一个成熟、严谨的开发商投资的，在项目运作的阶段，大量的招商对象实际上都已经明确，它是作为一种长期物业持有的开发方式。现在上海又有了第三个超高层建筑——上海中心，它实际上也是具有政府背景的地产投资项目。上海作为一线国际化大都市，项目能有强大的机构和市场作为保障和支撑，无疑会大大提高其抗风险能力。那么在二三线城市的超高层建筑靠什么支撑，如果不是长期持有，而是采用向市场出售的方式，怎么能延续它的生命力？

贾朝晖：华高莱斯国际地产顾问公司副总经理公衍奎先生提到过，地段的价值是可变的。绿地集团在2004年才开始介入超高层建筑项目的开发，目前进度最快的南京紫峰大厦、郑州千玺广场的办公室都是出售的，而且销售得非常好，基本上可以实现资金的平衡。中国市场大概用了30年走了西方100年的路，很多事情不能完全按照一种绝对的逻辑推论，所以我觉得这也是我们绿地集团可能比别人看得更远的一点。像上海这样的城市甚至某些二线城市的房价其实已经接近日本或者伦敦等地的房价，而我们的建设成本比它要低，所以未来还是有一定的空间的。我也同意公衍奎先生关于投资的说法：二三线城市类似的项目投资要谨慎，第一要有实力，第二要有综合开发的能力，第三对市场的判断要有一定的前瞻性。

徐维平：对于中国市场的超高层建筑的业态分布，未来的发展预期是怎样的？能否预计一下中国的超高层建筑除了办公、酒店，还有哪些产业运营方式比较适合超高层的建筑模式？

Robert C. Whitlock：我觉得大部分的超高层建筑都在考虑业态优化，但实际上这也只是一些高度城市化地区的需要。我并不认为整个发展趋势就是要混合使用，必须考虑文化的因素。就像迪拜塔，它基本上就是一个住宅项目。住宅是一个地方，购物是另一个地方，大家可以去不同的地方上班、购物、居住，这都是一些互动的环境。显然

建造这些超高层建筑，也并不希望放弃道路的作用。

程蓉：我认为未来的高层建筑可能会容纳更多社区类的功能，更像一个城市的概念。随着城市老龄化的发展，更多的院校、老年公寓、医疗设施会结合在一起朝纵向发展。但是否要像现在这样，把设施全部搬到郊区去，这里面也有一个平衡。我相信更多由社区文化类和公共服务类的业态会被带到未来的高层建筑里并占有一席之地。

Robert C. Whitlock：我想补充的是，我们一直在谈超高层建筑本身，其实更大的挑战是整个城市的规划。比如说像上海浦东的模式，超高层建筑之间有很多多道路间的连接。对于中国来说，整个规划体制可能和世界其他地区不一样，不同的规划部门之间应该有更多的互动、合作。如果能够出台一个整体性的规划，将能更好地平衡超高层建筑和城市的关系。

李瑶：刚才大家谈论的更多的是商业地产的发展，例如办公楼、酒店或公寓，其实这种情况只是假设在一种固定的模式下。我想将来的高层建筑也可能是水平式发展的，当城市发展到某一个阶段之后，这种模式会有一个完全的转向也未必可知。独栋的高层建筑与组群式的高层建筑相比，后者会以一个城市街区的形态出现，而不是单一功能。比如斯蒂文·霍尔在北京设计的当代MOMA，虽然不是很高，但是却将高层建筑群体在空间上联系起来，形成一个空中的城市。此外，在世贸中心大厦的竞赛上，斯蒂文·霍尔也提出了一个比较好的概念——垂直向的功能用水平向的连接联系起来。因此将来的发展可能是，一栋楼解决不了的问题会放大至一个城市的尺度来解决。

陆钟骅：我们在日本涩谷正在设计一座7~8万m²的实验性建筑，高170~180m。除了公共空间和商业功能外，我们将一个很大的音乐厅放置在八层，还有企业的展厅等。涩谷的土地非常珍贵，那么如何实现横向社区的纵向化，是一种很有意义的探索。

听众：我想请问徐维平先生，武汉中心的上部是酒店，您在选择交通核布置的时候，一方面把其做成酒店的中厅，一方面又把机电中心上移。那么我们在具体项目中如何权衡交通核的布置方式？

徐维平：武汉中心的项目情况比较特殊，在方案深化过程、项目被批准甚至已经打桩的阶段，酒店管理方都还没有最终确定。实际上这个项目是有一定条件的，把它做到最好是我们的考量。武汉中心结构通过了抗震、风洞等实验和测试，而且结构的整体形态也是很经济的，业主很满意。从开发商的利益角度出发，他一定要坚持这样的结构系统。当时我们可以有一个改变，就是像环球金融中心一样朝45°方向压缩，以缩小核心筒的空间，但这样结构系统就会被转换。我们也做过很多研究，但都以一定程度上的结构转换作为代价。基于这种原因，我们选择了现在的方案，我觉得这倒给我们提供了另外一种思考的机会和方式，使各种系统实现恰当的平衡。

听众：随着中国城市化进程的加快，政府对城市开发的控制力会越来越强，使建筑设计的自由度受到很多限制。因此，我的第一个问题是，作为建筑师应该怎样应对政府的严格控制？第二个问题涉及到城市化进程加快的问题。像目前天津的开发处于第三期，2012年以后可能会有第四期、第五期的密集开发，速度非常快，而且可能是区域性的整片开发。对于承担独栋的超高层建筑设计，我想很多设计单位都没有问题，反倒最难的是这些建筑和建筑之间连接的部分。可以说红线以外的部分，很少有建筑设计单位愿意牵头组织。面对这样的发展趋势，我们设计单位应该怎样从自己的红线内向红线外拓展，提供更为完善的区域性的服务？

罗为为：我觉得政府建设一个新的城区，势必对这个城区建设有非常多的主导作用。建筑也是一个服务行业，政府是客户也是业主，大家都有双向选择的权利。毕竟全球的建筑师非常多，不同的建筑师有不同的风格，如果能够保证一座建筑的功能、硬件是可靠有效的，那么建筑师对于外形的选择是非常多的。作为政府如果有自己特定的一些喜好风格、造型或是特殊要求，完全可以找一个或多个建筑师来做这个设计，但如果你非要锁定一个建筑师来做就有点难度了。

对于第二个问题，我觉得这可能是在中国的规划领域存在的一个比较大的问题，并不能单纯地从单体设计来解决。现在很多新城区设计，大家首先会把城市空间让路给车辆，为了车辆进出车库需要提供相当宽度的街道，停车位的考虑也是非常生硬地去套用规范。我在SOM与Adrian Smith公司工作期间与城市规划师接触，他们更提倡一个规划原则——把街道还给行人。因为街道上如果没有行人，城区实际上是缺乏活力和生气的。而地下通道或是地面上的连桥并不能从根本上解决问题，核心的问题还是需要从整个城市基础设施、公共交通入手，使整个城区能够成为一个多功能的社区，这样才能真正解决城区活力和良好的空间氛围问题。

程蓉：我非常赞同罗为为女士的回答，这在中国也很具代表性。从KPF的经验看到这样的趋势，在中国不但是规划师对新区土地使用性质作出规划，而且作为设计高层建筑的建筑师也更多地介入到前期的城市设计和规划层面。这有助于解决各高层塔楼之间的联系和公共设施，以及红线以外凸显的问题。我们在国内也特意做了一些尝试，例如在长沙梅西湖的城市街区规划中，更多地参与了楼与楼、区与区之间的规划，这样的参与也给后期的建筑设计奠定了良好的基础。在接下来的区域设计中，有经验的专家和设计师能发挥必要的和重要的作用。我也想请Whitlock先生再补充一下KPF在新加坡的一个CBD区域二期建设的项目，就像您说得多栋塔楼一起来建造，并且和地下空间有非常紧密的联系。

Robert.C.Whitlock：新加坡的项目非常有意思，城市规划者希望能够更加优化地使用这个区域，而我们也参与了它的规划。项目有3栋商用楼、1栋住宅楼和公共绿地。在规划上业主提出一个具有挑战性的想法，希望能够把这些高层连接起来，使人们能够拥有更多的公共空间。我认为这一做法也会令公共区域的管理面临更大的挑战。

李瑶：没有哪一位建筑师可以说我不受任何限制。所以有限制其实反倒变成一种机会去创造一些更具独特性的设计。由于每个项目的情况都不尽相同，因此很难说会有雷同的结果，这是对于第一个问题的回答。对于第二个问题，我认为在现有的体制下，红线以外的内容由我们来设计也不太可能，但要响应它。如果是高品质的项目，它肯定处在一个有一定规划的、统一控制的区域里面，建筑师要做的就是找到节点，了解建筑群体中多功能、多负荷的塔楼如何对周边的环境产生响应。如果周边有高密度的建筑，就可以利用有景观的视觉窗来避开高密度的实体环境，最大程度地利用并创造良好的空间感受。而在景观优美的地方则要创造一个放松、舒适的居住环境，在邻近城市最繁华的街面创造一个商务中心作为门户形象。同时也要提倡步行，这也是很多设计的出发点。在符合功能的情况下，最大限度地吧功能配置在最佳的位置，然后利用城市的限制或是基地条件对城市环境做出响应，为项目提供恰当的边界接口，我觉的这就是项目建筑师目前所能做的最好的事情。