

ZHI KU

智库



## 城市更新



# 滨海渔港老工业区城市更新探索 ——以北海外沙内港渔业加工区为例

文\_郭 勇 (北海市城市规划技术服务有限公司, 董事长、总经理)  
王艺瑾 (广西建设职业技术学院建筑与规划学院, 专任教师, 高级规划师)  
黄 云 (北海市自然资源局行政审批办公室, 主任)

靠海吃海, 因港而兴, 沿海城市的老城区多由小渔村和老渔港发展而来, 随着城市快速发展, 老渔港因与高度现代化的城市格格不入, 亟待更新改造。我国东部发达地区在老渔港改造方面取得较多经验, 成功打造休闲文化区、艺术商业街区、创意创新办公区。北海作为西部地区中等规模城市, 针对老城区渔港加工区形象差、功能落后等问题, 积极探索滨海城市的城市更新方法。本文以北海外沙内港渔业工业加工区为例, 从自身产业发展需求、城市规模、文脉延续等角度出发, 探索一条不同于东部沿海城市渔港改造的城市更新路径。

### 一、区位概况

外沙内港位于北海市地角镇和北海老城区之间, 是渔业加工生产主要集聚地, 是北海历史最悠久的渔港之一, 早在清道光年间, 外沙内港便以天然潟湖型避风港吸引大量渔民到此定居生活。1954—1956年, 外沙内港完成改造, 开挖地角港池并打通地角出海口, 环绕外沙内港兴建大量海产加工、修造船等工厂, 工业用地面积约80公顷。本文的城市更新研究基地是外沙内港与地角路之间长约2000米、宽40米~140米, 总面积约22公顷的陆域。基地内有修造船、制冰、加工、冷冻、运输等30余家产权单位, 建筑以一、二层瓦房为主, 基本为20世纪50至80年代砖木结构, 房屋现已破败不堪, 整体开发强度较低, 土地利用效率不高(见图1、表1)。

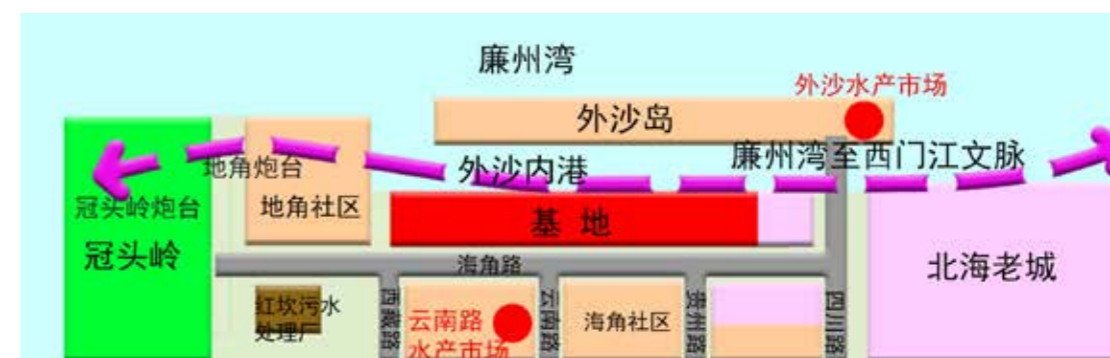


图1 区位示意图

表1 现状建筑统计表 (单位: 万平方米)

建筑层数	占地面积	建筑面积
1层建筑	5.39	5.39
2层建筑	1.85	3.70
3—4层建筑	1.43	5.01
5—6层建筑	0.20	1.10
合计	8.87	15.20

注: 数据为作者依现状地形图计算

如今北海外沙内港及周边渔业相关的配套设施完善, 有万景海产等龙头企业、云南路水产交易市场和外沙水产交易市场等批发市场, 地角和海角街道聚居着一批熟练的产业工人。

### 二、现状主要问题

#### (一) 滨海休闲空间需求冲突

北海利用“廉州湾—西门江”沿线冠头岭古炮台、地角古炮台、北海老城、高德三街、合浦汉墓、廉州古城等丰富历史文化资源, 结合滨海绿道体系建设, 打造海上丝绸之路文化展示带。海角路南侧的居民对临港休闲空间有较大需求, 面临居民休闲、文化展示与码头生产作业冲突问题。

## （二）渔业产业发展需提升改造

海洋渔业经济是北海重要的财政税收来源和就业保障。由于海洋渔业面临海洋捕捞量减少的压力，海洋牧场、深海养殖正在快速发展，发展空间较大。为满足人民对海产品日益增长的需求，海洋渔业生产加工需提质扩产，进一步做大做强做深。为此，基地内各生产企业为适应发展形势，要求就地改造提升厂区，因不符合规划，多年来未审批厂房建设。

## 三、发展方向探索

### （一）西方国家旧海港城市更新理论

早在 20 世纪 60 年代，西方国家初步形成海港改造更新理论。1969 年，地理学家 Charles N.Forwarc 以加拿大 4 个港口城市为例，对滨水区土地利用进行比较研究，引发众多学者对滨水区开发建设进行研究和探索，其他学科也加入滨水区的研究中，形成比较系统的再开发理论。美国纽约曼哈顿的南街海港、德国汉堡老港区、日本东京筑地渔港、挪威卑尔根港、澳大利亚悉尼达令港进行了城市更新，取得令人瞩目的成就。这些城市在更新改造时都高度重视历史文化的延续、原有地标建筑的再利用，同时引入商业、文化展示等新业态，打造高品质的城市文化休闲空间。

### （二）中国各滨海城市老城区渔港更新概况

中国滨海城市老城区的老渔港更新改造方兴未艾。上海鱼市场改造成集海洋文化博览、世界海鲜特色餐饮、高级商务等功能于一体的东方渔人码头。大连市中山区的老虎滩渔港、青岛市北区的小港渔港于 2007 年前后拆建，现建成集特色餐饮、娱乐一体的综合商业街区、高端居住区，但仍保留少量交易型渔货上岸和水产交易市场，带动以海鲜为主题的餐饮商业街区发展，原渔港和生产加工均迁往外围县区的中心渔港。2000 年，厦门市在沙坡尾渔港修建演武大桥，大型渔船无法停靠，2015 年改造成商业艺术街区的“网红”打卡地。2019 年，珠海老香洲渔港迁至洪湾中心渔港，正打造成集历史记忆与现代消费有机融合的高品质城市公共空间。

以上渔港改造案例皆位于城市的老城区，而渔业产业因其地域和生产的特殊性，后来转移到城市外围中心，促使渔港发展壮大，该产业与渔港相辅相成。

### （三）基地更新为休闲文化商业街区的可行性研究

北海市珠海路—沙脊街—中山路历史文化街区见证了城市的发展。中华人民共和国成立后，随着外沙内港的改造和渔业生产加工发展，奠定了北海在广西海洋渔业的龙头地位。如今，基地“脏乱差”的破败形象与“品质北海、魅力北海”的建设要求不符，面临与其他城市老城区渔港同样命运。

自《北海市城市总体规划》（2008—2025 年）公布以来，规划将外沙内港渔业生产功能搬至营盘中心渔港，将外沙内港改造为游艇港，将基地打造成临港休闲文化商业街。但从北海城市规模、规划布局、产业发展等多方面考量，规划实施存在以下困难。

一是受建设用地规模因素影响，渔业加工基地转移不具备可行性。从国内各城市经验看，渔业产业转移需依托周边中心渔港发展。在 2022 年自然资源部批复启用的北海市“三区三线”中，受城镇开发边界建设用地规模限制，营盘中心渔港未增加建设用地规模，没有承接产业转移和配套销售、产业工人生活居住的空间。如果选择在中心城区其他产业园区加工渔业产品，仍需要保留外沙内港为渔港、岸线为作业区，并在陆域配套修船、制冰等基本功能区。

二是营盘中心渔港与廉州湾养殖海域距离远，廉州湾 4 万多公顷养殖用海，如将海产品运输到营盘渔港上生产加工，导致运输成本大幅增加。

三是产业工人转移意愿低。渔业生产属于劳动力密集产业，在走访调查中发现，基地周边区域聚集居住的工人考虑到城市公共服务设施等配套需求，不愿意外迁。

四是基地建设休闲文化商业街与周边北海老城、地角小镇等发展方向存在“同质化”现象。珠海路是北海繁华的商业街区，沙脊街、中山路、文明路、旧粮库、旧玻璃厂正朝休闲文化商业街区方向发展。基地西侧的地角社区以“渔业生产、女民兵红色教育”为主题进行特色小镇改造，将大量现有民居改造为文化商业街区。在电子商务的冲击下，北部湾广场商业中心、各道路临街商铺大量空置，在商业过剩的情况下，将基地改造为商业街区，会面临同质化竞争和更多商铺闲置等问题。如基地按容积率 1.20 估算将会增加 26 万平方米商业空间，对于中等城市规模的北海而言，无法消纳如此多商业用房，最终导致改造失败。

综合各方面因素，渔业产业无法搬迁，基地改造为休闲商业街区也不可行，解决该难题需另辟蹊径。

## 四、基地城市更新方案

### （一）功能混合，前店中厂

方案将工厂和商业区进行混合布局，沿海角路、临渔港分别布局 2~3 层商业办公用房，中部为产业升级空间，建 4~5 层且高度不超 24 米的厂房，形成“三明治”结构，控制高度以保护老城至冠头岭的山、海、城视廊。沿海角路的商业办公建筑可作为工厂的产品展销区和办公用房，打造海产品电子商务一条街。临渔港二层以上商业建筑以餐饮、酒吧、茶舍等休闲业态为主，配合港内渔船的夜灯，形成独具渔港风情特色的夜生活一条街；临港商业建筑一层架空，作为厂区与码头通道、商铺销售渔具、船上用品等。商业办公楼建筑总面积 9.78 万平方米（含保留建筑面积 3.32 万平方米），工厂面积 26.20 万平方米（含保留的 1.48 万平方米），连廊架空层、临港商业底层架空层、广场架空层面积 3.94 万平方米。总建筑面积 39.92 万平方米，片区开发强度达到 1.80 以上，极大地提高了土地利用效率，保障了产业升级所需空间。同时，商业办公区域仅增加 6.40 万平方米，还包括一部分生产企业自身办公、经营用房，市场消化商业面积压力较小（见图 2）。

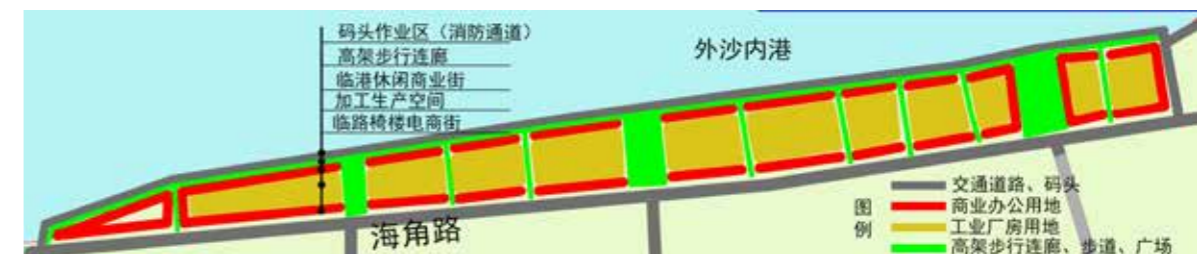


图2 用地布局示意图

### （二）交通分层，休闲有道

临渔港建设高 5 米、宽 3 米的二层步行连廊，连廊后退岸线 8 米作为港口消防通道和上下渔货作业区，连廊与临港商业建筑二层无缝连接。港口生产运输与行人互不干扰，行人可参观码头作业和渔业生产，增添生活气息。在不影响消防和港口作业的情况下，贵州路、云南路、西藏路的休闲广场设置为架空二层广场，底层作



为停车场。各产权单位地块之间的围墙后退，设置 12 处 4 米~6 米宽的人行通道，连接临港二层步行连廊系统和海角路，平均间距约 80 米，以增强步行可达的需求功能（见图 3、图 4）。

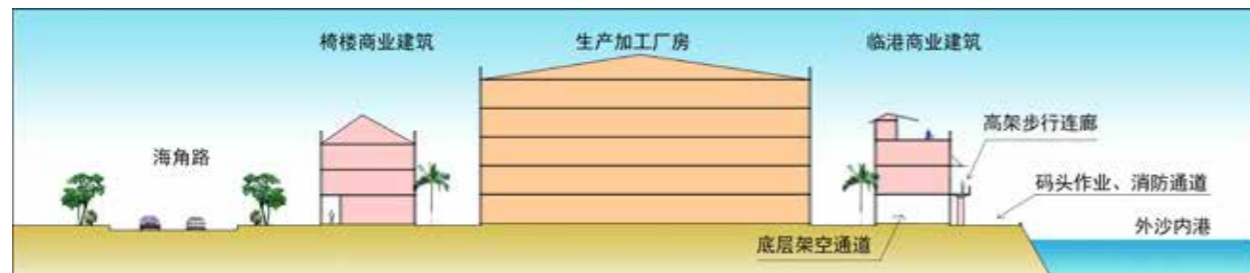


图3 “三明治”结构建筑功能布局断面示意图



图4 架空广场示意图

### （三）延续文脉，滨海典范

沿海角路的商业建筑按骑楼街建设，骑楼统一宽 3 米，开间面宽控制在 4 米~5 米，建筑立面延续原先中西合璧的拱券窗、三段式山花等文化元素，采用红瓦坡顶，与街区保持统一的“第五立面”。将局部屋顶打造成休闲平台，建筑立面风格可以更加活泼多变，色彩多姿。现状 3 层及以上建筑尽可能保留使用，对保留的 18 处临海角路建筑进行立面改造，与骑楼保持统一的建筑风格；保留东部 1 幢青砖红瓦仓库，作为基地改造建设历史展厅。

人行通道两侧围墙建设为景墙和文化展示墙，可介绍北海市历史文化、渔业生产或展示宣传企业。利用贵州路广场等开敞空间举办活动，扩大龙母庙会祈福、开海节活动影响力，推广疍家文化。

## 五、实施建议

### （一）配套完善优惠政策

按照国家、自治区相关政策，改造要求如下：一是保留工业用地性质不变，允许使用 5 年以上。二是放宽生活配套服务设施占地面积比例计算标准，对于临港商业架空层作为通道、检修车间、仓库等使用的，不计入生活配套服务设施用地面积。三是部分工业用地变更为商业用地，需将超出比例的部分建筑使用面积变更性质。四是设立产业发展基金，扶持企业生产技术改造提升。

### （二）合理安排建设时序

该区域城市更新涉及产权单位相对较少，实施难度小，在产业发展需求和政策的支持下，各产权单位积极性高，但需考虑到企业改造时序不统一，不能强制要求在同一时间完成。各厂区临港大部分为作业区，临港建

筑较少，为尽快形成系统，一期实施临港 8 米宽消防通道和 3 米二层步行系统，建设贵州路、云南路广场，基本构建完善的步行交通系统。二期由各企业在保障正常运转情况下，根据自身情况逐步完成商业建筑和厂房建设。对于云南路以西的个别特殊行政单位采取土地置换等方式处置；对于用地小的产权单位，尽可能整合进大产权单位用地内。

### （三）协同推进周边区域更新

基地周边较多正在生产的工业用地、已受污染停产闲置的旧工业用地、受红坎污水处理厂 300 米防护距离限制不能建设住宅的未征收用地，都应同步改造提升，共同形成集港、厂、销一体的完整且相对集中的海洋渔业经济集聚区，推动向海经济发展。

外沙岛现有渔业生产加工厂应搬迁到集聚区，减少进出岛货运压力。保留修船等运输量少的功能在外沙岛上，并将基地内修造船厂置换到外沙岛，减少修造船厂对基地岸线连续性的切割。基地内的客流运输搬迁到石步岭旅游港，以打造海上旅游集散中心。

## 六、结语

本文从多角度探索老城区渔港更新方向，通过功能混合、交通分层、文脉延续、产业升级等措施，打造集观光、休闲、生产加工于一体的文化渔业产业集聚区，既能发展海洋渔业产业，又能提升城市形象，构建城市文化休闲带，同时还能提高土地利用效率，实现社会、政府、企业多方共赢。

