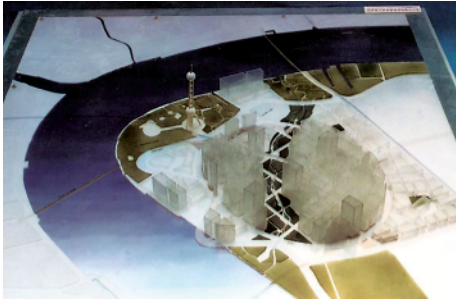


# 从“烂泥漫流”到“财富奔涌”

细数陆家嘴“从无到有”的规划筑巢



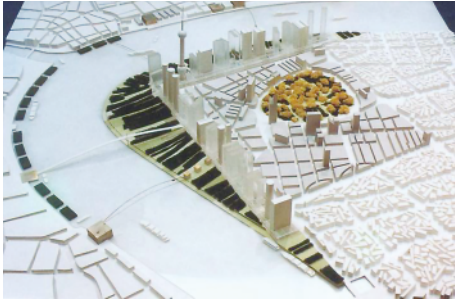
浦东陆家嘴风光·姚建良摄



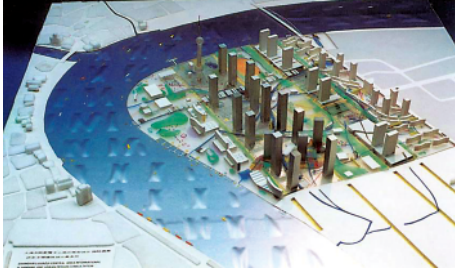
▲意大利福克萨斯设计事务所方案模型。  
▼英国罗杰斯设计事务所方案模型。



上海联合设计小组方案模型。



▲法国贝罗设计事务所方案模型。  
▼日本伊东丰雄设计事务所方案模型。



本报记者胡洁非

陆家嘴，寸土寸金之地。从空中俯瞰，东方明珠、金茂大厦、环球金融中心等摩天大楼鳞次栉比、错落有致……勾勒出黄浦江东岸的全新天际轮廓线。如今，陆家嘴每平方公里 GDP 约 150 亿元，区域内集聚了 4.3 万多家企业，全口径税收超过 2000 亿元，占到全国 1.5%。

罗马非一日建成，陆家嘴亦如是。一直参与陆家嘴地区开发建设的陆家嘴集团规划与建筑设计管理部总经理陶建强说，目力所及的每一幢标志性建筑，都或多或少与 30 年前的一次国际规划咨询有关。

## 一场精彩的“世界奥林匹克”级建筑设计大赛

如果说 30 年来，以陆家嘴为代表的城市新区飞速发展是一台精彩好戏，那么陆家嘴的城市空间就是一个漂亮的舞台，而科学合理的城市规划则是一出好剧本。科学规划是“唱好大戏”的前提。

时钟拨转到 30 年前。1990 年，中央宣布开发开放浦东，同步批准设立全国首个、也是迄今唯一以“金融贸易”命名的国家级开发区——陆家嘴金融贸易区。

出生便自带“光环”，陆家嘴的规划建设引起了各界的高度重视。1990 年 12 月，浦东新区总体规划审议会议召开，首先讨论的就是陆家嘴金融贸易区的规划。

按照彼时上海市主要领导“中国与外国结合、浦西与浦东结合、历史与未来结合”的要求，1992 年 5 月 26 日，上海市陆家嘴中心地区规划及城市设计国际咨询委员会正式向 5 家单位发出邀请书，希望就陆家嘴中心区（也称“小陆家嘴”，即泰同路、浦东南路、东昌路、黄浦江围合区域）1.7 平方公里的土地征集建设方案意见，这也是新中国历史上首次为一个地区规划进行国际咨询。

1992 年 11 月 20 日下午，陆家嘴中心地区规划及城市设计国际咨询会上，来自中、法、英、意、日的设计师公布了各自的设计方案。

“精彩纷呈、各有特色。”回忆起当时的方案，陶建强用了八个字来形容。

意大利福克萨斯的方案类似一个椭圆形的古城堡，中间的一条河流将空间分隔成两大区域，蕴含阴阳八卦的理念；法国贝罗

设计事务所的方案，要求在陆家嘴中心区放置 400 万平方米的建筑量，全部安排在沿江，形成直角，恰似一本翻开的书；英国罗杰斯设计事务所的方案，外形是个圆，就像一个古罗马的角斗场，圆的中间是大面积的绿地和水池；日本的伊东丰雄设计事务所的方案，外形恰似一个集成电路板，呈条形的形状，每一条都是一个独特的功能带。

中国最终汇总优化的方案有 4 个特点：一是选取了国际咨询各家方案的优点，因地制宜结合地域特征形成了实施方案，尤其是耗费巨资建设了核心的中心绿地；二是在建筑群落空间层次方面，从浦西看浦东，由低到高、功能有序，层次感强；三是强调了东西向的轴线功能和开发潜力，后来演变成著名的世纪大道，串联和引导了陆家嘴其他功能区的开发建设。

“对于任何一个设计师来说，这块地都是绝无仅有、异常珍贵的。”原陆家嘴集团公司档案室负责人赵解平说，这块地堪称 20 世纪末、21 世纪初可供人们在大都市内进行大规模开发建设的一块黄金宝地，整个意见咨询历程也像一场“世界奥林匹克”级的建筑设计大赛。

最终，在充分吸取了国际方案的先进理念和布局特点后，一份汇集国内国际智慧的规划方案正式上报实施。而来自各个国家设计师的模型，则成为珍贵的历史资料，被中国历史博物馆（现国家博物馆）永久珍藏。

“一年一个样，三年大变样”，以功能开发引领陆家嘴“长高”“长大”

1946 年，西方人在外白渡桥至金陵东路之间修建了一条马路，后来演变成我们所熟知的“外滩”。此后的一百多年间，外滩一直是上海重要的城市名片。

陆家嘴的建设，让上海增添了一张闪亮的新名片。在很多人看来，浦东新区是上海的对外形象，陆家嘴中心区是新区的对外窗口，全国全世界都在看。陆家嘴建好了，世界对中国开放的信心也会更加坚定。

30 年间，陆家嘴在不断“长高”。曾几何时，陆家嘴金融贸易区最高的建筑是一幢 24 米高的消防瞭望塔，如今，2016 年建成的 632 米的上海中心大厦成为中华第一高楼。

期间，金茂大厦、上海环球金融中心等也在不断刷新上海的城市天际线。

更为重要的是，陆家嘴的建设不仅仅是城市金融功能的打造，更是社会、文化等功能的有机结合。上海到 1985 年已经发展到 639 万常住户口居民，而大量建成区都位于浦西，上海必须在拓展城市新空间上做文章。陆家嘴的建设有效解决了这一问题。

事实上，从 1.7 平方公里“小陆家嘴”到约 28 平方公里的“大陆家嘴”（陆家嘴金融贸易区），陆家嘴还在不断“长大”。

如果要提及今天浦东的市政道路建设，横贯东西的世纪大道一定是最不可忽略的道路之一。这条路西起东方明珠、陆家嘴环岛，东至浦东新区行政文化中心，全长 5.5 公里，被誉为“东方的香榭丽舍大街”。

“尽管在今天看来，世纪大道算不得什么稀奇，但是在 30 年前，这个规划还是非常大胆的。”陶建强说，世纪大道景观最大的特点是中心线向南移 10 米，呈非对称性。此外，它也是彼时第一条绿化和人行道比车行道宽的城市景观大道，8 个植物园像 8 颗“绿宝石”绽放在大道北侧，每个植物园平面尺寸是 17.6 米×180 米左右，可谓十分“奢侈”。

如今的陆家嘴中心绿地同样体现了规划的前超性。

“最爱在陆家嘴中心绿地平躺，呼吸浦东的空气。”多年过去，陆家嘴中心绿地仍然是浦东新区首任管委会主任赵启正的“心头好”。每到晴朗的周末或节假日，这里就会聚集大量的市民，听音乐、喝咖啡、静坐、发呆。

事实上，陆家嘴中心绿地是上海市区第一块拆掉旧房建成的绿地。陶建强说：“如果批租的话，按照当时 1 平方米 300 美元算，10 万平方米就是 3000 万美元，另外动迁 3500 户，大约需要 7 亿多元。但是这块绿地解决了许多住房困难户的问题，又成为浦东的绿肺。”

在赵启正看来，这就是一种社会全面的进步，体现了浦东开发是社会开发的思想。

“下血本”牵来“领头羊”，“烂泥渡”开出百态繁花

城市规划是一门规划未来的空间艺术，也是一项要经得起时间检验的公共政策。

赵启正在回忆浦东开发开放时曾说：“开发通常强调的‘筑巢引凤’，主要指先进行‘形态开发’，如果引不来‘凤’，开发就失败了。”

的确，有了好的规划，第二步就是把什么东西“种”在里面。

“领头羊”来了。1991 年，中国人民银行上海分行成为金融贸易区第一个签约进驻单位，同年 12 月 18 日，中国人民银行上海分行的银都大厦奠基。

上海陆家嘴金融贸易区开发公司（现陆家嘴集团）首任总经理王安德回忆说，为了“牵”这只“领头羊”，公司在动迁成本和土地出让价格上补贴进去 3000 多万元，这是公司的注册资本金。“当时很多人骂我们是傻子，一些员工也有怨气，但是事实证明，效益很快显现。不久后，招商银行、建设银行、国际信托投资公司都来了。”

第二只“领头羊”是证券大厦。随后，中银、交银、上国投等纷纷进入；第三只“领头羊”是金茂大厦，奠定了浦东贸易产业发展的基础。

2007 年，乘着中国银行业全面开放的东风，包括汇丰、渣打、恒生等外资银行相继进驻陆家嘴。“虽然早在 1991 年，恒生在上海就成立了代表处，但正式成立‘恒生中国’之后，才真切感受了金融业的春风。”恒生中国副行长祝瑾说。

如今，陆家嘴已经聚集了上交所、期交所、保交所、中金所等 12 家国家级要素市场和功能性金融基础设施。此外，央行上海总部、国家外汇管理局上海市分局、上海银保监局、上海证监局 4 大金融监管机构，以及上海市银行、基金、期货同业公会，上海租赁行业协会、商业保理同业公会等 10 多家金融行业自律组织也都集聚在陆家嘴。

如同一块已露微光的宝石，陆家嘴也吸引了大量有敏锐嗅觉的外资。

1990 年之初，一段原定几天、最后持续 40 天的上海之旅，让台商汤君年下定决心投资浦东。随后的几年里，总投资 5547 万美元的酒店式公寓——汤臣商务中心、总投资 4800 万美元的汤臣金融大厦和总投资 2980 万美元的汤臣国际贸易大楼相继落户浦东。

30 年，从一条烂泥渡路，发展成为世界金融高地，陆家嘴既参与了浦东开发开放的历程，也见证了整个中国的改革开放史。“装点此关山，今朝更好看。”与浦东同龄的陆家嘴，还将扬帆起航。

新华社记者朱宇轩

卸下近 30 年的辛勤和忙碌，63 岁的香港司机庄荣不用再跑下一趟货车了。

上世纪 70 年代末期，随着内地开始改革开放，不少港商将殷切的目光投向深圳河的另一端。1978 年，文锦渡口岸正式开放通车，货运汽车可以直接进出香港和内地两地运营，粤港通关迈出了历史性一步。

跨过深圳河，是无数同庄荣一样的香港货车司机的工作常态。几十年间，他们驾驶货车，满载一趟趟货物，往返于内地和香港，见证了港深越来越密切的联系，也见证了内地越来越“靓”的发展。

文锦渡口岸开启  
货运生涯

上世纪 80 年代，受惠于改革开放政策，香港转口贸易发展如火如荼。葵涌货柜码头上，码头工人热火朝天搬卸货柜，日均处理超过一万个标准货柜。雪花般的订单从内地传来，催生越来越多香港人投身跨境货运行业。庄荣就是其中一员。

“当时我给一家染料厂送货，一个月扣除人工等杂七杂八的费用，也就刚够生活了。但跑运输一个月可以挣一万多（港元），比只在香港跑的司机高，而且我还可以去内地看看，了解自己的祖国。”庄荣说。

庄荣是柬埔寨第三代华侨，不满 15 岁时便和家人来到香港。一场大火后，染料厂倒闭了，没生意可做的庄荣便和朋友合资买车牌，在缴纳了十几万港元的牌照费后，于 1987 年正式成了一名跨境货车司机。

货车里是什么？衣食住行，样样皆有。庄荣们从香港的货柜码头将进口的糖果、罐头和衣物装车，经陆路口岸运至广东省各地，再把汕头的瓷器、江门的藤制家具运至香港码头，销往新加坡和欧美。

文锦渡口岸是庄荣跨境货运职业生涯的起点。跑一趟汕头前，庄荣笑称自己就像应对饥荒一样在超市“扫荡”，准备好三天三夜的食物和水，从葵涌码头提取货柜后，立刻赶赴文锦渡口岸，等待人工报关。

“文锦渡口岸很小，都挤满了车，而且人工报关效率不高，特别拥挤，我们经常一等就是十几个小时。”庄荣回忆说。

跑货运非常辛苦，但酬劳也高，靠着奔波打拼，庄荣在香港置业，日子一天天地富足起来。

“上世纪 90 年代，香港货运业发展特别红火，我一个月可以拿到两万多（港元）。在内地运货时，当地居民都说我们是‘万元户’。”庄荣笑着说。

## 钢丝绳封条和货车“三件套”

随着深港两地经贸来往日益密切，往来两地的货运需求大幅增加，尤以公路货运增长幅度最大，仅靠文锦渡一个口岸已不足支撑。上世纪 80 年代中后期，港深两地在文锦渡口岸以东和以西分别设立了沙头角口岸和落马洲—皇岗口岸。

跑跨境货运逾 20 年，香港司机邓志伟至今还记得上世纪 90 年代初次通关时，货车过关步骤繁琐，出入境检查十分严格。以香港至东莞的货车为例，货车在香港的落马洲口岸清关，开车抵达深圳的皇岗口岸后，需要把货车车厢门把手及货柜门锁上钢丝绳封条，到了目的地东莞才能拆封清关。

驶出口岸，抵达深圳后，邓志伟眼前的景象也与香港的高楼大厦截然不同：目之所及大多是空地和荒地，路边几乎没有路灯。

“上世纪的深圳跟现在完全两样，路边都是树，还有鱼塘，路面也不平整。”庄荣补充说，当时香港货车在内地进行驶须遵循指定的路线安排，从深圳前往广东省各市，沿途没有饭店、旅馆或服务站，为争夺秒速运货，司机普遍通宵赶车。

疲劳驾驶下，司机们很容易出交通事故，因此货车上大多备有“三件套”：一条大铁链、一个水桶和一个后备胎。

“当时路不好走嘛，下雨时地上还有泥，货车陷在路旁无法动弹时，过路的司机可以帮忙用一条铁链把困住的货车拉出来。水桶是我们用来接水洗脸、刷牙的，备用轮胎则可以替换被扎破的轮胎。”庄荣解释。

2000 年后，香港和深圳分阶段扩充了港深之间的口岸设施，逐步推进电子报关系统，简化清关手续，加快清关速度，进出深圳越来越便捷了。2007 年，深圳湾口岸开通。驶过深圳湾大桥，邓志伟首次体验“一地两检”便捷通关模式，还看到深圳湾附近矗立起越来越多的高楼。

内地发展越来越好，邓志伟的跨境货运业务也越做越大，并于 2015 年成立了一家跨境物流公司。“现在的深圳湾口岸高楼幢幢，文锦渡口岸附近也是灯火通明。”邓志伟感慨地说。

## 口岸更多选择 通关更加便捷

2020 年 8 月 26 日，港深间第五个陆路货运口岸——莲塘/香园围口岸正式启用，为实现两地跨境货运“东进东出、西进西出”通关新格局打下重要基础。“新口岸客、货运分开，人车直达。”邓志伟说。

“口岸增加了，设施更加齐全，过关方便很多。”跑了十多年跨境货运的司机黄伟昌说。

跟当年几乎所有货车都在文锦渡口岸排起长龙不同，黄伟昌有了更多的选择：前往珠海可以走港珠澳大桥，往粤西可以走港深间的陆路口岸；如果工作太晚，则可以走 24 小时通关的落马洲—皇岗口岸。

“正常情况下，一小时就可以通关。跟人工清关不同，我们现在实行电子报关，清关时打电话、网上填报都可以。”黄伟昌说。

不仅通关更便捷，黄伟昌注意到内地的新变化不胜枚举：一条条高速公路穿行在城市间，沿途有了数不胜数的饭店、酒店和汽车服务站；货车经过收费站时，电子不停车收费系统可自动扣除货车行驶费用；微信等电子支付流行起来。

近年来，国际上港口竞争激烈，与跨境货运的黄金期相比，如今香港的货运订单减少，而工作强度大，跨境货车司机这一职业对年轻人的吸引力已经大不如前。

今年 36 岁的黄伟昌告诉记者，现在很少有年轻人愿意从事跨境货运了，“不过我们这行朋友多，彼此会分享订单，哪里有货，我们就能去哪里”。

包括庄荣在内的不少初代跨境货车司机已经退休，新一代的香港司机们正驾驶着货车，行驶在条条高速公路上。车窗外，内地的面貌正日新月异。

跨  
过  
深  
圳  
河

香港跨境货车司机的口岸故事