文章编号：1003-1421(2026)06-0140-10
引用格式：胡映东，张荣成，张鹏. 场城融合视角下低效铁路货场废弃再开发的国际经验与思考[J]. 铁道运输与经济，2026，48(6)：140-149.
HU Yingdong，ZHANG Rongcheng，ZHANG Peng. International Experience and Reflections on Redevelopment of Abandoned Inefficient Railway Freight Yards from Perspective of Yard-City Integrationn[J]. Railway Transport and Economy，2026，48(6)：140-149.

场城融合视角下低效铁路货场废弃再开发的国际经验与思考

胡映东[1]，张荣成[1]，张　鹏[2]

(1.北京交通大学 建筑与设计学院，北京　100044；2.中国铁路设计集团有限公司 建筑院，天津　300308)

摘　要：在铁路运输结构调整及城市更新的背景下，低效铁路货场处于转型或废弃再开发的关键时期。如何挖掘铁路货场用地及遗存的社会、经济、人文等多元价值，使其更好融入城市发展和经济社会活动，已成为货场转型中需要关注和回答的问题之一。基于全球95个货场再开发案例，归纳铁路货场废弃再开发的国际经验，提出多方协同、复合功能、补齐设施、顺畅交通、传承历史等5个方面的更新策略。对北京市域27个既有铁路货场展开废弃再利用的潜力综合评价，探索其与周边城市协同更新与融合发展的方向和路径，让场城融合转化为维护城市文脉、激发区域活力的有机组成部分，实现政府、土地所有者、开发者、使用者与原居民的利益均衡。

关键词：低效铁路货场；废弃再开发；城市更新；场城融合；转型策略
中图分类号：U291;F532;TU984.114;TU984.1　**文献标识码**：A　**DOI**：10.16668/j.cnki.issn.1003-1421.20250725001

International Experience and Reflections on Redevelopment of Abandoned Inefficient Railway Freight Yards from Perspective of Yard-City Integrationn

HU Yingdong[1]，ZHANG Rongcheng[1]，ZHANG Peng[2]

(1. School of Architecture and Design, Beijing Jiaotong University, Beijing 100044, China; 2. Architecture Institute, China Railway Design Corporation, Tianjin 300308, China)

Abstract: In the context of structural adjustment of railway transportation and urban renewal, inefficient railway freight yards are in a critical period of transformation or abandonment and redevelopment. How to explore the multiple values, such as social, economic, and humanistic values of land and remnants of railway freight yards and make them better integrate into urban development and economic and social activities, has become one of the issues that need to be focused on and answered during the transformation of freight yards. Based on 95 redevelopment cases of freight yards worldwide, this paper summarized the international experience on the abandonment and redevelopment of railway freight yards and proposed five renewal strategies including multi-party collaboration, composite functions, facility supplementation, smooth traffic, and historical inheritance. A comprehensive evaluation on the potential of abandonment and reuse of 27 existing railway freight yards in Beijing

收稿日期：2025-07-25
基金项目：北京市社会科学基金规划项目(22LSB006)

was conducted to explore the direction and path of their coordinated renewal and integrated development with the surrounding cities, so as to transform yard-city integration into an organic component of maintaining urban context and stimulating regional vitality and achieve a balance of interests among the government, landowners, developers, users, and original residents.

Keywords: Inefficient Railway Freight Yard; Abandonment and Redevelopment; Urban Renewal; Yard-City Integration; Transformation Strategy

0　引言

在城镇化进程加速与建设用地供需矛盾凸显的背景下，国家强化宏观土地调控力度，出台了一系列城镇土地集约利用与低效用地开发政策。2025年5月，中共中央办公厅、国务院办公厅印发《关于持续推进城市更新行动的意见》，将盘活利用存量闲置房屋和低效用地，优化城市功能结构列为重要任务。针对铁路也推出运输结构优化、铁路用地盘活、深化路地合作的举措，如《国务院关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》(国发〔2013〕33号)提出加大力度盘活铁路用地资源，鼓励铁路车站及线路用地综合开发，为铁路改革与发展提供了政策指引[1-2]。2021年，国务院办公厅转发国家发展和改革委员会等部门《关于进一步做好铁路规划建设工作的意见》(国办函〔2021〕27号)，对土地利用方式、规划融合等提出要求[3]。

货场是铁路货运网络的关键节点，是服务社会经济运行的重要载体。针对部分城市低效铁路货场，铁路企业积极推行货运改革，推动传统货场向现代物流基地转型[4]。如何科学地推进货场转型或再开发已成为关乎铁路企业效益提升与城市高质量发展方向的重要课题。

（1）货场对城市发展的制约效应。伴随城市建成区的持续扩张，20世纪90年代前建成的铁路货场现已逐渐纳入城市核心区范围，但由于其加剧局部交通拥堵、割裂城市空间、引发噪音与粉尘污染，降低了环境品质，难以与城市功能布局协调，拉低区域地价，成为城市“负面资产”。

（2）货场转型的现实困境与潜在机遇。受节能减排和城市提质发展等政策影响，市区铁路货场面临货源萎缩、运营困难的挑战[5-6]，如受北京市域货车限行政策影响，六环内铁路货运量持续走低。2020年中国铁路北京局集团有限公司货运发到量只占货物总运量的6%，平均年发到运量仅为3.8 t/m^2，场地利用效率严重不足[7]。同时，既有货场在规模、功能与设施方面难以适应现代物流发展要求，有学者提出关闭另辟新址[8-9]。

低效货场土地区位优越，潜在开发潜力显著。近几十年来，对低效铁路货场进行废弃再开发已成为国内外大城市更新的重要途径之一。如何统筹经济效益目标与历史文脉继承、人文价值重塑等多元维度，实现因地制宜的可持续开发，成为推动城市高质量发展的重要一环。

1　场城融合的国际经验

铁路货场废弃再开发由来已久，始于20世纪中叶，到90年代数量达到高峰并延续至今。全球95个废弃再开发货场分布与核密度分析示意如图1所示。各国在土地权属、路地关系等方面差异显著，再开发政策、途径和效果不同，但欧美日等国转型实践及研究起步较早，对铁路货场与城市关系的思考较为成熟，能够提供丰富的经验教训。例如Kobak[10]提出铁路站场再开发的8项原则，涵盖社区参与、利用原有植被等景观元素、保护遗产、适应性、可持续性、用户参与、感知与沟通、流动性，可归纳为5项实施策略以供参考。

1.1　多方协同：场城共赢的再开发方式

铁路货场土地处置主要有4种模式：一是政府收购，如日本滨松、加拿大里贾纳市政府收购货场进行综合开发；二是市场主导，如芝加哥The 78货场地块出售给Related Midwest开发商；三是公益捐赠，如埃德蒙顿旧货场土地无偿捐赠给麦克尤恩大学用于建设新校区；四是多方合作，如温哥华盖斯敦海滨火车站项目由铁路与多方联合开发。开发形式上既可单独推进，也可整体统筹。米兰市将法里尼、罗马门等7个铁路货场整体开发，串联形成城市生态与文化廊道。

不同国家铁路企业参与再开发的模式虽各不相同，但都应积极承担起推动城市更新的责任。日本

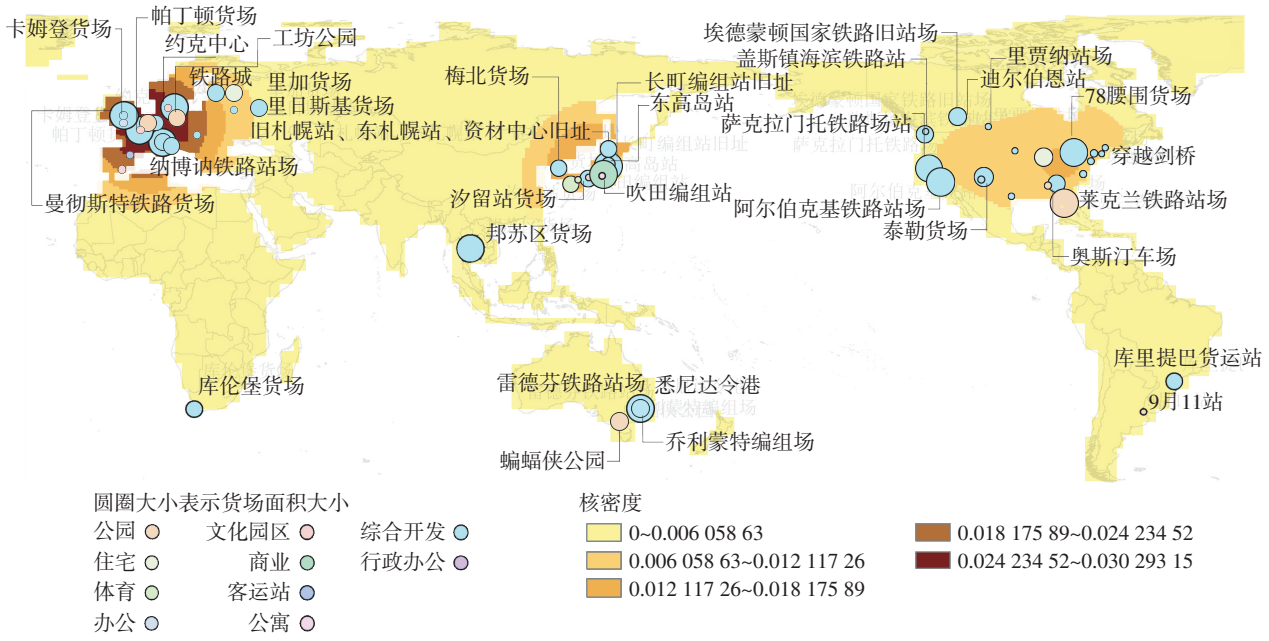


图1　全球95个废弃再开发货场分布与核密度分析示意

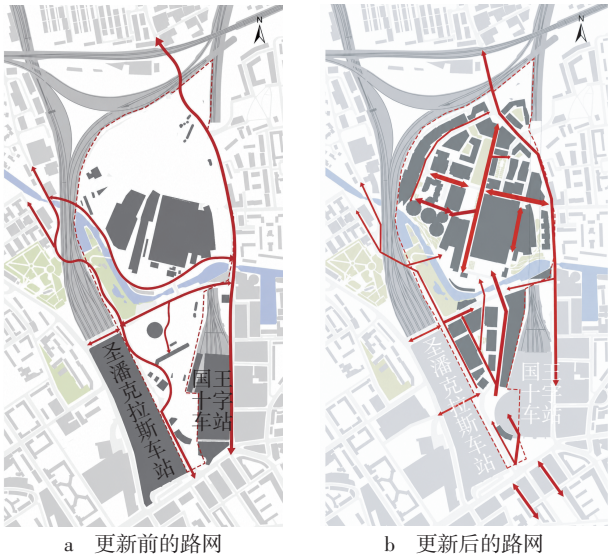
Fig.1　Schematic diagram of distribution and kernel density analysis of 95 abandoned and redeveloped freight yards worldwide

推行“城市营销”策略，帮助铁路企业从场站再开发中持续受益。例如大阪梅北枢纽地区成立由JR西日本铁路公司、阪急电铁、阪神电铁、大阪地铁、一般社团法人大阪站北街区运营组织(Grand Front Osaka TMO)5家公司组成“梅田地区区域管理实践联络会”，统一管理推进货场更新和区域品牌建设，提升影响力并吸引更多投资和消费[11]。英国纽卡斯尔铁路货场开发中，英国铁路路网公司(Network Rail)持有50%股份，并将半数开发收益反哺铁路系统。

20世纪80年代日本经济泡沫破灭后，为激活市场活力并偿还巨额日本国家铁路债务，政府出台系列引导政策，推动实施“城市再开发项目”、市中心工厂、场站外迁的“土地利用转换项目”，其中具有代表性的政策有1987年法律修改允许JR铁路公司在车站上层建筑经营百货商店等非铁路服务的“车站区域再开发项目”[12]。约75%的土地由政府或公共机构受让，其中63%为市区町村政府，且地块多位于车站周边、规模较大，因而货场活化更新具有较强的公共属性，在规划调整中常被定位为城市副中心或区域中心，如大宫编组站和长町站的再开发，显著影响了周边土地利用和城市结构[13]。

1.2　顺畅交通：打通路网，鼓励步行

货场曾是阻隔城市的“孤岛”。城市更新政策强调构建层次明晰、简洁高效、安全舒适的交通体系[14]，以推动区域重组与复兴。具体而言，在宏观尺度上建立连续的立体步行网络，在微观街区尺度则设置洄游动线。以全球最成功的城市更新范例之一的伦敦国王十字车站区域再开发为例，项目通过新增20条街道与路网优化，消除了蛛网密布的铁路和运河造成的长期阻隔[15]，衔接北面工业仓储用地与南侧零售商业，使之与周边社区融为一体[16]。国王十字车站区域再开发前后路网变化如图2所示。



a　更新前的路网　　b　更新后的路网

a　Pre-update road network　　b　Post-update road network

图2　国王十字车站区域再开发前后路网变化

Fig.2　Road network changes in King’s Cross station area before and after redevelopment

1.3　复合功能：打造多元活力的城市功能

Fusco[17]以南太平洋铁路站场更新项目为例，指出货场用地的城市再融合应在城市、地区、建筑3个层级上实现协同。在城市层面，全球93%的货场更新项目位于城区，此类改造通过盘活低效用地释放了城市紧缺的发展空间资源，由存量用地更新带来的空间赋能效应在东京、纽约等大都市尤为显著。在地区层面，功能混合与多样性是区域活力的基础，货场的庞大体量为多样化改造提供了空间可能，从1.3 hm^2的特伦特河畔斯托克货场到超过100 hm^2的萨克拉门托站场、武藏野站场，各类规模货场的综合开发比例超70%，其中30 hm^2以上项目的这一比例更高。这种综合开发往往体现为多层级更新与业态复合，不仅激发内部活力，保持新鲜感[18]，也促进与周边区域的功能融合和社区交流。

大阪梅北铁路货场1978年因铁路货运量骤降及国铁债务压力迁至吹田和百济，原24 hm^2土地被誉为“大阪市中心最后的大规模黄金地块”。货场更新项目分2期实施。一期2010—2014年，占地7 hm^2，定位为知识资本区，建设会议中心、酒店、办公、商业及公寓，旨在“创造新价值”并吸引每年5 500万游客；二期2015—2027年，占地17 hm^2，以“绿化与创新融合”为理念，规划大面积公园及办公、公寓、商业、博物馆等功能[19]。大阪梅北货场开发如图3所示。

1.4　补齐设施：构建高品质的城市空间

货场废弃更新的目标并非单一追求建筑密度，而是通过提升环境质量、保护历史建筑、塑造现代景观，实现高密度开发与空间品质的平衡。

国王十字区域是伦敦五大“中心城区边缘机遇区”之一，遵循“最大密度与商业利益最大化”原则(容积率达3.1)，公共空间占比仍达40%。街道、运河长廊、自行车道等串联起多样空间，营造丰富场所体验，其成功关键在于重视公共空间品质。

梅北货场二期以“绿色为中心，与城市融为一体”为理念，通过规划大面积公园，解决了大阪中心区公园和绿地较少，绿化率仅6%在日本排名垫底[20]的难题，透过“绿”构建人与自然、城市的新型关系，提升大阪格调和国际影响力。同时，为提升包容性、活力和可持续，梅田地区加强与周边地区联系，例如设立安全步行廊道以消除女性及青少年出行安全隐患。

1.5　传承历史：货场遗存保护与活化利用

铁路是工业文明的象征，其货运功能为城市发展作出了深远贡献，承载时代变迁，见证城市演进。然而，铁路遗产的多元价值长期未得到充分认识和有效利用。在货场更新中，传承历史应作为重要考量，有3种模式：一是直接保护利用，如国王十字车站保留原建筑外立面并植入新功能，实现历史建筑活化；二是统筹周边资源，如梅北货场内虽



a　开发前(2004年)
a　Before redevelopment (2004)



b　货场混合开发规划
b　Mixed-use development plan of freight yard

图3　大阪梅北货场开发

Fig.3　Redevelopment of Osaka Umekita freight yard

缺乏突出历史建筑设施，但通过挖掘铁路遗迹、规划探访线路等方式整合区域资源；三是复建重要遗存，如作为日本铁路发源地的汐留货场，在原址复建旧车站作为博物馆，以存续历史记忆。

英国在铁路货场遗迹保护和活化方面起步早、实践成熟。1960年代货场废弃初期，便将闲置仓库改造为社区住房、办公、教堂及文化教育设施[21]。国王十字车站货场二战前曾是英国最繁忙的货运枢纽之一，1980年代废弃后沦为贫富分化与失业率最高的地区之一[22]。其再开发通过保留改造历史建筑、引入混合功能、提升公共空间等方式实现活化利用。国王十字货场各时期总平面图如图4所示。

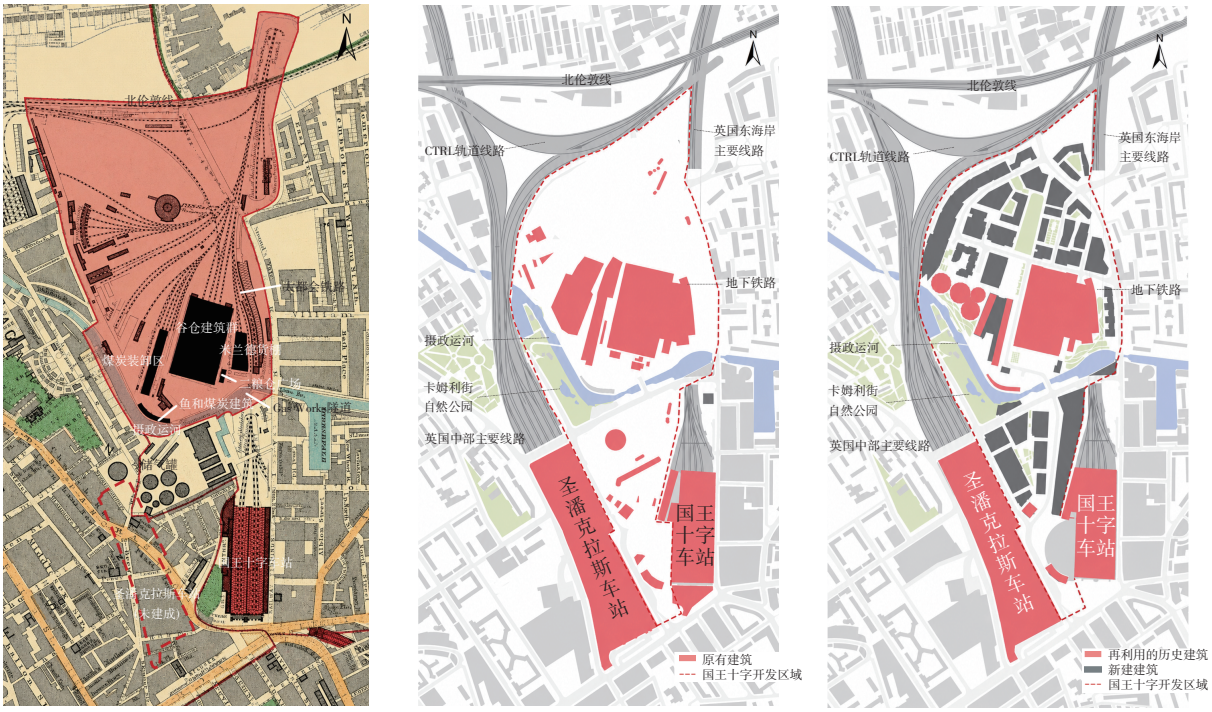
在再开发中，对历史建筑和遗迹实施分级保护与利用[21]，提升空间品质并引入高附加值功能，该地区已转型为伦敦文化、教育、金融中心及世界城市更新标杆。国王十字地区的历史建筑及改造前后对比如图5所示。为实现从“货运枢纽”到“人与知识枢纽”的转变，采用保留外立面、重建内部结构的方式，翻新20余处历史建筑，并保留路缘石、护柱、标牌和轨道等具有美学和历史价值的遗迹。此举带来的社会效益和地方认同感提升，超过因保护而增加的重建成本。一批建于1850年代的建(构)筑物被活化：原谷仓建筑群成为中央圣马丁学院新校区，容纳剧院、工作室和排练室；原卸煤厂改造为时尚商业中心；原潘克拉斯煤气厂的储气罐铸铁构架改造为现代公寓。新功能融入旧有结构，延续了历史空间[16]。

2　国内低效铁路货场的再开发思考

国内货场的废弃再开发实践始于20世纪末，主要分布在北京及长三角地区，呈现单一功能向多元功能转型的趋势，其中以综合开发和公园绿地为主，开发规模大多低于30 hm^2。如上海北杨支线废弃货场(约1 hm^2)改造为新境地公园，成都八里站货场(27.8 hm^2)转型为住宅和商场。基于国内外货场转型再开发的经验，研究以北京既有低效货场为对象，分析废弃后进行再开发的可能性与价值潜力，多维度提出适用于我国低效铁路货场再开发的路径建议。

2.1　历史与现状

货场主要服务于城市物资调配和工业生产的存储和简单中转，业务结构单一。新中国成立后，伴随货运量增长，北京市域内货场数量增多，1960年代



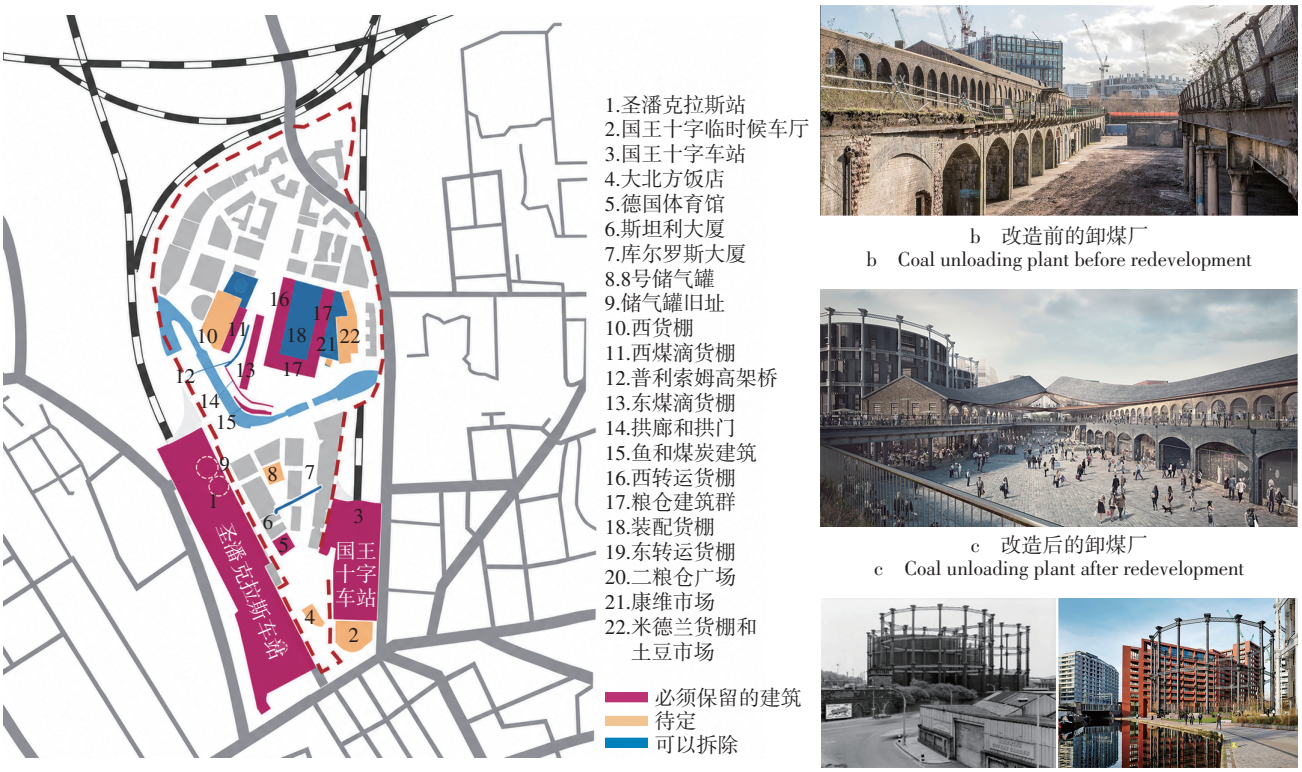
a　货场初建(1862年)
a　Freight yard as originally built (1862)

b　更新前(2008年)
b　Before redevelopment (2008)

c　改造后(2020年)
c　After redevelopment (2020)

图4　国王十字货场各时期总平面图

Fig.4　Site plans of King’s Cross freight yard in different periods



a　各等级历史建筑分布图
a　Distribution map of historical buildings by grade

b　改造前的卸煤厂
b　Coal unloading plant before redevelopment

c　改造后的卸煤厂
c　Coal unloading plant after redevelopment

d　储气罐更新前　e　储气罐公园
d　Gas holder before redevelopment　e　Gas holder park

图5　国王十字地区的历史建筑及改造前后对比

Fig.5　Historical buildings and comparison before and after redevelopment in King's Cross area

初兴建了大红门、百子湾等一批大型货场。1990年代铁路运量下滑，原铁道部推动货运集中化改革，关停部分站点，优化场站布局，建设集装箱及物流中心。近年来，北京调整运输结构，推进“公转铁”物流园区，利用既有铁路构建“外集内配”货运枢纽网络。近十年，电商等新业态对仓储配送提出更高要求，推动货场智能化转型。

北京市域范围内现有27个尚在使用的铁路货场，设在编组站的2处(丰台西站货场、双桥站货场)，其余25个货场中，部分设在客站(如通州西)，亦有单独货运站(如大红门、百子湾等)。北京改造及在用铁路货场分布图如图6所示。统计显示，这些货场共有仓库45座，建筑面积18.36万m^2；雨棚17座，建筑面积3.73万m^2[23]。从空间分布看，北京铁路货场分布不均衡。东北、西北和西南方向较为密集，尤其是东北方向沿京承线分布有密云北站货场、巨各庄站货场等7处；而东南方向较少。市区相对集中，郊区则较分散。六环内有12个货场，所处区位寸土寸金，具备以下特点[11]。



图6　北京改造及在用铁路货场分布图

Fig.6　Distribution map of redeveloped and operational railway freight yards in Beijing

(1) 空间割裂与城市融合困难。随着北京城市扩张和产业结构调整，早期位于城市外围的货场

(如通州、三家店等)逐渐被城市建成区包围，周边土地功能转变为商业、办公和居住。其次，货车限行政策限制了六环内货场的作业时间，导致货场运量下降。部分货场进入通道不足，如大红门货场仅依赖四环辅路通行，加剧了交通拥堵。第三，货场运营带来显著环境负面影响，如行车与装卸产生噪音、车辆清洗及线路维护污水以及散货粉尘污染。多年封闭运营所形成的线路阻隔和道路不贯通已严重制约周边城市发展。

（2）附属建筑规模小，历史价值缺失。货场附属建筑多沿场界呈线性或组团分布，普遍规模小，历史、文化和技术价值不高。其功能与生活配套、设备技术和运营服务为主，部分货场(如石景山货场煤炭作业区)除基本货棚、仓库、装卸站台外，几乎没有具有保留价值的永久性建筑。

2.2　已完成再开发货场所暴露的问题

（1）功能类型趋同，转型效益受限。受土地政策制约，货场再开发以住宅为主，多改造为铁路职工住宅区，低估了货场用地的区位经济和社会价值，也未能修复其与城市结构的有机联系。

（2）与城市更新进程脱节，场所记忆断裂。快速更新中，货场原有的道路肌理、建筑形态、空间格局遭到破坏，其作为工业遗产的历史价值与场所印记未能得以保留。

（3）多元主体协同不足，开发进程迟滞。铁路部门、地方政府、开发企业等多方利益主体在权益协调和目标整合方面存在机制性障碍，这些障碍导致项目推进缓慢、开发类型单一，难以构建有效的“场–城”协同机制，影响整体更新成效。

2.3　开发背景与机遇

长期以来，北京铁路枢纽过境货运占比维持在85%以上，货运功能外迁已成共识。《北京城市总体规划(2016年—2035年)》提出需加强与津冀地区的货运统筹，推动大型货运站功能外迁[24]。根据北京铁路枢纽总体规划，多处货场将被调整或搬迁，原有用地可根据城市规划转型[25]。《京津冀核心区铁路枢纽总图规划》提出，将双桥站及丰西编组站的过境功能外迁至天津汉沽港编组站。远期来看，过境货运功能外迁后的腾退用地将为北京提供宝贵的发展用地。北京市不同区位的典型铁路货场案例如表1所示。

2.4　再利用潜力综合评价

研究基于交通地理学的经典“节点–场所”理论，引入人文价值作为第3维度，从交通区位、经济和功能、历史人文3个层面综合评价北京既有货场的再利用潜力。北京市存量货场的转型再利用潜力评价指标体系如表2所示。

研究采用层次分析法构建评价体系，通过专家评分确定各指标权重并完成一致性检验。对北京27个存量铁路货场各评价指标分析，经标准化赋值和加权求和，得到各货场的再利用潜力综合评价

表1　北京市不同区位的典型铁路货场案例

Tab.1　Typical railway freight yard cases in different locations of Beijing

货场	区域	建成年	规模		主要线路	运输物资	周边业态
			面积/hm²	站台规模			
大红门货场	三环内丰台区	1958	37.6	1台11线	丰双铁路(丰台—双桥)、南苑铁路(大红门—南苑)	服装、日用百货	居住、商业、公园
丰台西站货场	五环内丰台区	1956	160	5台15线	京广铁路(北京丰台—广州)、京九铁路(北京西—香港红磡)、丰沙铁路(北京丰台—沙城)	日用品、煤炭、钢材等	居住、工业
通州站货场	六环内通州区	1901	4	2台4线	京哈铁路(北京—哈尔滨)	建材、集装箱	居住
顺义站货场	近郊区顺义区	1937	21.4	2台4线	京承铁路(北京—承德)、怀兴城际铁路(廊坊北—大兴机场)	集装箱、电子日用百货	居住、家电、五金建材
古北口站货场	远郊区密云区	1976	2.9	2台4线	京通铁路(昌平—通辽)、怀密线(北京北—古北口)	煤炭、农副产品	生态区域

表2　北京市存量货场的转型再利用潜力评价指标体系

Tab.2　Evaluation indicator system for transformation and reuse potential of existing freight yards in Beijing

目标层	北京市存量货场转型再利用潜力评价											
准则层	节点价值(交通可达性和通达性)					场所价值(经济与功能强度)					人文价值	
指标层	与公交站距离	与地铁站距离	所属客运车站等级	路网密度	限行政策	基准地价	地块规模	配套设施完备度	周边用地性质	人口密度	建设年代	历史文化

值。数据来源包括：百度地图POI数据获取公交站点距离、地铁距离、铁路客站距离等交通条件指标，ArcGIS自然断点分级法对货场路网密度、基准地价、地块规模、配套设施完备度、人口密度、建设年代等变量进行分级，并根据《北京市城市总体规划(2016—2035年)》对货场周边用地功能混合度划分为4个等级。

北京市存量货场再开发潜力评价结果如表3所示。通过GIS自然断点分级法将货场再利用潜力划分为3个等级。依据《北京市人民政府关于更新出让国有建设用地使用权基准地价的通知》(京政发〔2022〕12号)，土地按用途划分为12个界别，高潜力货场多位于五至七级区片，区位优越，具备较强的再开发潜力。

表3　北京市存量货场再开发潜力评价结果

Tab.3　Evaluation results of redevelopment potential of existing freight yards in Beijing

货场名称	综合分值	潜力度等级	面积/hm²	规模占比/%
通州站货场	3.41	高潜力度	258.3	0.58
顺义站货场	3.35			
双桥站货场	3.25			
黄村站货场	3.21			
大红门货场	3.03			
石景山站货场	3.02			
丰台西站货场	2.88			
望京站货场	2.80			
八里桥站货场	2.75	中潜力度	121.5	0.27
三家店站货场	2.72			
百子湾站货场	2.68			
沙河站货场	2.66			
庙城站货场	2.48			
南口站货场	2.42			
怀柔站货场	2.41			
牛栏山站货场	2.39			
昌平站货场	2.36			
昌平北站货场	2.28			
长辛店站货场	2.26			
房山站货场	2.08			
康庄站货场	2.07			
琉璃河站货场	1.83	低潜力度	69.1	0.15
色树坟站货场	1.66			
怀柔北站货场	1.66			
密云北站货场	1.54			
雁翅站货场	1.29			
古北口站货场	1.28			
巨各庄站货场	1.27			

北京市存量货场再利用潜力分布如图7所示。从空间分布来看，高潜力货场分布较集中，中、低潜力货场相对分散。潜力分值由中心城区向郊区递减，南部郊区高于北部。这得益于城区及重点发展区域在地价、人口、区位、配套及交通等方面的综合优势。从周边用地类型及业态看，高潜力货场周边以工业、居住、小市场等单一业态为主，开发难度较低，但公共服务较弱，反映出铁路沿线及站场周边长期存在土地价值被低估、环境品质不佳等历史遗留困境。从城市更新视角，需完善道路基础设施、提升公共空间品质，以激活存量用地潜力，改变铁路周边杂乱差的消极印象。

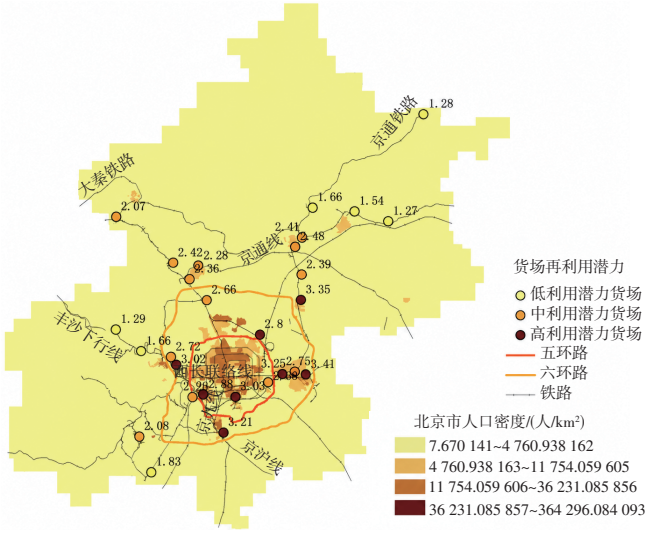


图7　北京市存量货场再利用潜力分布

Fig.7　Distribution of reuse potential of existing freight yards in Beijing

2.5　开发目标与策略

我国低效货场的再开发普遍存在“潜力—问题”二元结构的内在矛盾，表现为优越区位与交通可达性不足、工业遗产记忆留存与人文价值薄弱的矛盾。占地规模动辄数十公顷的货场再开发，对高密度城市更新既是机遇也是挑战，相关方应超越单纯的空间重塑，赋予货场再开发更丰富的经济社会内涵和人文关怀目标。基于上述分析，提出4点建议：①盘活低效货场土地价值，引导产业功能升级，创造就业岗位[26]；②优化空间结构，推动社会公共服务均等化，重点改善货场区域道路交通条件，促进复合功能开发，从源头改善城市面貌；③传承工业文化基因，留存场站历史记忆，铁路货场是城市发展的物质见证，承载着几代人的集体认同，应让

具有历史价值的用房、设施焕发活力，引发共鸣，“让城市留下记忆，让人们记住乡愁”；④构建生态友好型公共空间，针对货场土壤、水体与植被可能存在的污染和退化问题，推进环境系统修复。总之，应在保护中更新、在更新中保护，亟需以统筹的视角与精准的实施策略，实现经济、社会、文化与环境效益的协同提升。

3　结束语

研究从多方协同、复合功能、补齐设施、顺畅交通、传承历史5个维度，梳理低效铁路货场废弃再开发的国际经验，剖析国内更新实践中普遍存在的功能和手段单一等问题，以北京27个存量铁路货场为例，构建综合评价体系识别其再开发潜力，结果显示：城区、东北部及南部的货场具有地价高、人口密集、区位优越、配套完善、交通便捷等优势，同时面临周边用地功能及业态层级偏低、环境不佳、公共服务供给不足等困境，但整体开发潜力较高。据此，研究提出应优先从高价值类货场入手，从经济复兴、空间重构、文化挖掘3个层面推进实施，旨在实现3个目标：①推动交通、功能、空间层面的“场城融合”；②创造新价值；③重塑铁路文化。其中第3点易被忽视，但随着国家和铁路进入转型提质的新阶段，文化内涵已从传统的文化旅游事业拓展为跨行业、多维度的要素，成为区域高质量发展的关键引擎。

在转型和城市更新中，铁路企业及从业人员应秉持文化自觉，积极参与货场转型升级，重视建构筑物遗存、符号遗产等物质载体的保护与活化，延续场地历史肌理，摒弃简单拆除重建模式。同时，应维系原有社会网络与集体记忆，增强社群归属感，塑造具有历史辨识度的城市风貌，抑制“千城一面”。在路地共赢基础上，推进铁路遗产从有形实体向无形文化的价值转化，为铁路精神与文化遗产的存续提供持续动力。

随着城市更新进入存量提质新阶段，相关主体应立足可持续发展理念，提升低效铁路货场的综合效益。采用保护、改造与新建相结合的方式，运用“城市织补”手段实现交通贯通、风貌协调、肌理延续。这一过程需要政府、铁路企业、规划设计机构、市场主体及社区居民等协同参与，构建利益均衡、责任共担的更新机制。各方应摒弃功能趋同、急功近利的地产开发模式，维系城市文化基因和空间认同，保持历史文明的连续性，推动城市实现内涵式发展与持续活力的统一。

参考文献：

[1] 林依标．铁路站场土地综合开发的几点思考[J]．中国土地，2014，40(12)：12-14.
LIN Yibiao. Thoughts on Comprehensive Development of Railway Station Land[J]. China Land，2014，40(12)：12-14.

[2] 卞芸芸，张润朋．新时代存量铁路货运站场更新改造方向研究[C]//2020年中国城市交通规划年会论文集．北京，2020：1347-1356.

[3] 杨道鑫，邓仕轩，蔡伟伟．浅谈TOD模式的发展与限制[J]．交通运输部管理干部学院学报，2023，33(1)：35-39.
YANG Daoxin，Deng Shixuan，CAI Weiwei. Discussion on the development and limitations of TOD model[J]. Journal of Transport Management Institute Ministry of Transport，2023，33(1)：35-39.

[4] 李保成，马松花．关于铁路货场闲置能力利用的思考[J]．郑州铁路职业技术学院学报，2017，29(2)：13-16.
LI Baocheng，MA Songhua. On the Utilization of Idle Capacity in Railway Freight Yard[J]. Journal of Zhengzhou Railway Vocational and Technical College，2017，29(2)：13-16.

[5] 何西健，王庆辉，屈拴科，等．滕州站铁路货场搬迁方案研究[J]．铁道货运，2019，37(10)：49-53.
HE Xijian，WANG Qinghui，QU Shuanke，et al. A Study on the Relocation Plan of the Freight Yard at the Tengzhou Railway Station[J]. Railway Freight Transport，2019，37(10)：49-53.

[6] 朱俊彦．宁波北货场搬迁选址及布局方案研究[J]．铁道货运，2017，35(9)：25-28.
ZHU Junyan. Study on Relocation and Layout Program of Ningbo North Freight Yard[J]. Railway Freight Transport，2017，35(9)：25-28.

[7] 马长青，林玉红，刘建华，等．关于铁路货场市场化经营管理的探讨[J]．铁道货运，2021(9)：12-16.
MA Changqing，LIN Yuhong，LIU Jianhua，et al. Discussion on the Market-Oriented Operation and Management of Railway Freight Yard[J]. Railway Freight Transport，2021(9)：12-16.

[8] 朱跃辰．连云港地区铁路货运系统布局规划研究[J]．铁道货运，2013，31(9)：40-45.
ZHU Yuechen. Research on the Layout Planning of the Railway Freight Transportation System in Lianyungang Region[J].

Railway Freight Transport，2013，31(9)：40-45.

[9] 王小红．西安铁路枢纽综合性货场布局规划的研究[J]. 铁道货运，2008，26(4)：11-13，22.
WANG Xiaohong. Research on the Layout Planning of The Comprehensive Freight Yard in Xi'an Railway Hub[J]. Railway Freight Transport，2008，26(4)：11-13，22.

[10] KOBAK B. The Landscape of Transportation Nodes：A Design Statement for the Regeneration of Abandoned Railway Landscapes through Case Studies Ulaşım Peyzajları：Terk Edilmiş Demiryolu Peyzajlarının Kamusal Alana DÖNÜŞÜMÜ İçin Tasarım Beyanı Önerisi[J]. International Journal of Architecture and Design，2015，9(1)：1-26.

[11] 王耀卿，张　宇，郑　猛，等．新时期北京市铁路货场发展分析与提升优化思考[C]//中国城市规划学会城市交通规划专业委员会．韧性交通：品质与服务——2023年中国城市交通规划年会论文集．西安，2023：1297-1310.

[12] 李　健，檀鹏晶，杨　灵，等．东京市郊铁路转型改造带动城市发展实践研究及对北京的启示[J]. 铁道运输与经济，2024，46(1)：192-198.
LI Jian，TAN Pengjing，YANG Ling，et al. Practical Study on Urban Development Driven by Tokyo Suburban Railway Transformation and Its Enlightenment to Beijing[J]. Railway Transport and Economy，2024，46(1)：192-198.

[13] 岡本寛子，大沢昌玄，岸井隆幸．旧国鉄跡地の活用実態と土地利用転換状況に関する研究[J]. 都市計画論文集，2006，41：773-778.

[14] 胡映东，刘骁锐．基于站城融合目标的城市核心区地下火车站设计策略[J]. 新建筑，2021(3)：136-141.
HU Yingdong，LIU Xiaorui. Design Strategy of Underground Railway Station in Urban Core Area Based on Station-City Integration[J]. New Architecture，2021(3)：136-141.

[15] 刘　峰，郭燏烽，汤　岳，等．火车站地块工业遗产保护更新中的空间重塑与认同：伦敦国王十字街区衰退与复兴[J]. 华中建筑，2021，39(11)：104-109.
LIU Feng，GUO Yufeng，TANG Yue，et al. Reclaiming Space and Identity in the Conservation and Regeneration of Railway Station：Decline and Renaissance of King's Cross Central in London[J]. Huazhong Architecture，2021，39(11)：104-109.

[16] 朱　渊，李　惠．TOD引导下的城市演进：伦敦国王十字街区更新策略浅析[J]. 城市环境设计，2022，19(1)：323-330.
ZHU Yuan，LI Hui. TOD-Led Urban Evolution：An Analysis of the Renewal Strategy of London King's Cross[J]. Ban Environment Design，2022，19(1)：323-330.

[17] FUSCO A P. Balancing on Transit：Redevelopment of the Southern Pacific Railyards Sacramento，California[M]. USA：University of Maryland，2005.

[18] 褚文婷．南京浦口滨水货场废弃地的改造与更新设计研究[D]. 南京：南京艺术学院，2011.

[19] 刘　泉，黄丁芳，钱征寒，等．枢纽地区的创新街区模式探索：以大阪站前综合体知识之都为例[J]. 国际城市规划，2023，38(1)：82-90.
LIU Quan，HUANG Dingfang，QIAN Zhenghan，et al. Exploration of Innovation District Mode in Transport Hub Area：The Case Study of Knowledge Capital of Grand Front Osaka[J]. Urban Planning International，2023，38(1)：82-90.

[20] 浅井俊光，飯島健太郎．関西周辺の最新の都市緑化事情とグラウンドカバープランツ日本芝草学会2017年度秋季大会グラウンドカバープランツ緑化部会記録[J]. 芝草研究，2018，46(2)：174-177.

[21] MINNIS J，HICKMAN S. The Railway Goods Shed and Warehouse in England[M]. Swindon：Historic England，2016：5-16.

[22] 邓　艳，常嘉欣，赵　蕊．基于可持续更新视角下的"轨道微中心"再开发：以伦敦国王十字车站地区为例[J]. 城乡规划，2021，12(3)：101-110.
DENG Yan，CHANG Jiaxin，ZHAO Rui. The Redevelopment of "Subway Track Microcenter" from the Perspective of Sustainable Renewal：A Case Study of King's Cross in London[J]. Urban and Rural Planning，2021，12(3)：101-110.

[23] 李　晨．铁路运输与特大消费型城市物流的耦合协同研究[D]. 北京：北京交通大学，2019.

[24] 北京市政府．北京城市总体规划(2016年—2035年)[R]. 北京：北京市政府，2017.

[25] 高明明．北京铁路枢纽货运系统布局规划研究[J]. 铁道工程学报，2010，27(4)：101-106.
GAO Mingming. Research on the Arrangement Planning for Freight Traffic System of Beijing Railway Terminal[J]. Journal of Railway Engineering Society，2010，27(4)：101-106.

[26] 胡映东．城市更新背景下的枢纽开发模式研究：以大阪站北区再开发为例[J]. 华中建筑，2014，32(6)：120-126.
HU Yingdong. Study on the Development Model of Traffic Hub in the City Modernization：A Case of Osaka Station North District[J]. Huazhong Architecture，2014，32(6)：120-126.

(责任编辑　汪沁萱)