

从“9·11”事件后曼哈顿天际线变化看纽约城市发展

New York's Urban Development as Seen in the Post-9/11 Skyline of Manhattan

杨华 高露露
YANG Hua, GAO Lulu

摘要：曼哈顿的天际线代表着纽约的繁荣与实力。“9·11”事件之后，通过世贸中心重建、填充式开发、拆旧新建等方式，曼哈顿新建了300多栋摩天楼，形成了新的天际线。本文以“9·11”事件后曼哈顿天际线的变化为切入点，从建筑风格、公共场所、城市格局、城市功能的变化阐述了纽约在城市建设方面的发展，从服务产业、文创产业、科创产业、都市工业的变化阐述了纽约在产业结构方面的发展，从人口数量、交通出行、生活方式以及生活品质的变化阐述了纽约在城市生活方面的发展，最后剖析了纽约作为全球先锋城市不断演进的内在驱动力——与时俱进的规划编制、日益强化的城市韧性、不断扩展的区域协同。

Abstract: The Manhattan skyline represents the prosperity and strength of New York. After the 9/11 attacks, many new skyscrapers were built in Manhattan through the reconstruction of the World Trade Center, infill development, and demolition-reconstruction, forming a new skyline. This paper first discusses the general evolution of Manhattan's skyline post-9/11, then expounds New York's urban construction evolution from changes in architectural style, public spaces, urban pattern, and urban functions. It also explores the city's industrial structure evolution through shifts in the service industry, cultural and creative industry, sci-tech innovation industry, and urban industry, as well as its urban life evolution based on changes in population, transportation, lifestyle, and quality of life. Finally, it analyzes the internal drivers of New York's sustained evolution as a global pioneer city: forward-looking planning, enhanced urban resilience, and expanded regional collaboration.

关键词：天际线；城市内涵；城市建设；产业结构；
城市生活；内因；曼哈顿；纽约

Keywords: Skyline; City Connotation; Urban Construction;
Industrial Structure; City Life; Internal Cause;
Manhattan; New York

“9·11”事件摧毁了曼哈顿世贸中心双子塔，自此之后，关于纽约的城市形态和城市功能的辩论从未停歇。报纸专栏作家、城市规划者和其他评论员一直在争论城市集中度和高层建筑的未来。关于摩天大楼的未来，很多人持消极态度，但无法否认的是，摩天大楼在纽约一直有着旺盛的生命力。正如维托尔德·雷布琴斯基（Witold Rybczynski）^①所说：“高层建筑对美国城市有着巨大的影响……美国的城市没有广场、林荫大道和宏伟的宫殿，但我们有摩天大楼，这是我们城市的特色。”^①近年来，关于曼哈顿新摩天楼报道频繁出现在各种媒体中，从旧的世贸中心到新的世贸中心，从旧的摩根大通大厦到新的摩根大通全球总部大厦，曼哈顿的天际线正在发生着越来越明显的变化，让人们感受到一个推陈出新、不断长高的纽约。纽约作为全球顶级大都市，各方面的发展已很成熟，早已经过了城市化进程中房地产大量快速发展的阶段，曼哈顿天际线的变化不仅仅是房地产需求所带来的物质空间变化，更深层次的是纽约在城市建设、产业结构、城市生活等方面所发生的内涵内生变化。“摩天大楼组成的城市天际线是对城市形象的高度概括，反映了城市风貌和历史文化内涵，同时也见证了城市的演变。天际线的形成过程也可以反映城市空间和社会经济转型演变过程。”^②

1 曼哈顿天际线的变化

1.1 世贸中心的重建

2001年9月11日，震惊世界的“9·11”事件摧毁了昔日作为曼哈顿天际线制高点的双子塔。随后，纽约市开始了重新建造规模宏大的新世界贸易中心的谋划和设计，新的世界贸易中心包括6栋摩天楼、国家纪念馆、国家博物馆、1个交通枢纽和多个公共设施。其中于2014年完工的世贸中心1号楼（One World Trade Center）的建筑高

作者：杨华（通信作者），博士，深圳大学建筑与城市规划学院，副教授。yanghua@szu.edu.cn

高露露，深圳大学建筑与城市规划学院，硕士研究生

① 雷布琴斯基是知名城市历史学家、建筑评论家，美国宾夕法尼亚大学城市和区域规划学荣誉教授。

度达到 541 m, 重新成为曼哈顿天际线的制高点, 同时也是西半球最高建筑和世界第四高建筑。来自丹麦的 BIG 建筑事务所创始人比亚克·英格尔斯 (Bjarke Ingels) 接受采访时说: “世贸中心建成后将同市中心其他大楼一起重整曼哈顿天际线。这栋大楼像是一个拥有天台花园的垂直村落, 除了垂直线条还有水平线条, 它是这个区域特别的存在, 但这种多样性仍与区域和谐。”^①随着其他项目的相继落成, 新的世贸中心成为纽约最具人气、最为壮观的摩天楼建筑群 (表 1, 图 1)。正如世贸中心开发商西尔弗斯坦 (Larry Silverstein) 在采访时所说: “新的世贸中心已经成为一个有着永恒建筑风格、充满活力的公共空间……吸引了来自世界各地的许多领先公司。”^[34]

1.2 填充式开发

曼哈顿看似一个高楼大厦密布、已无地可用的成熟城区, 但在鳞次栉比的高楼大厦之间, 仍然散存着少量的空地, 为新摩天大楼的建造提供了空间 (图 2)。正是基于对这些宝贵地块的填充式开发, 许多新的摩天大楼横空出世。例如:

建于 2007 年, 高 265 m, 被称为“盖里的纽约”的住宅楼——云杉街 8 号 (8 Spruce Street); 建于 2008 年的沃伦街 101 号 (101 Warren Street) 大厦由停车场改建而来, 它是纽约

表 1 新世界贸易中心重建项目开工时间

建筑名称	开工时间	竣工时间
世界贸易中心 1 号楼	2006 年 4 月	2014 年 11 月
世界贸易中心 2 号楼	2008 年 11 月	待定
世界贸易中心 3 号楼	2008 年 1 月	2018 年 6 月
世界贸易中心 4 号楼	2008 年 11 月	2013 年 11 月
世界贸易中心 5 号楼	2023 年	预计 2028 年
世界贸易中心 7 号楼	2002 年 5 月	2006 年 5 月
“9·11”国家纪念馆	2006 年 3 月	2011 年 9 月
“9·11”国家博物馆	2006 年 3 月	2014 年 5 月
世界贸易中心交通枢纽	2010 年 4 月	2015 年 12 月
世界贸易中心艺术表演中心	2014 年 12 月	2019 年
世界贸易中心车辆安全中心	2011 年 11 月	2016 年
自由公园	2013 年 11 月	2015 年
圣尼古拉斯希腊东正教堂	2014 年 10 月	2017 年

资料来源: 作者根据 <https://zh.wikipedia.org/> 绘制

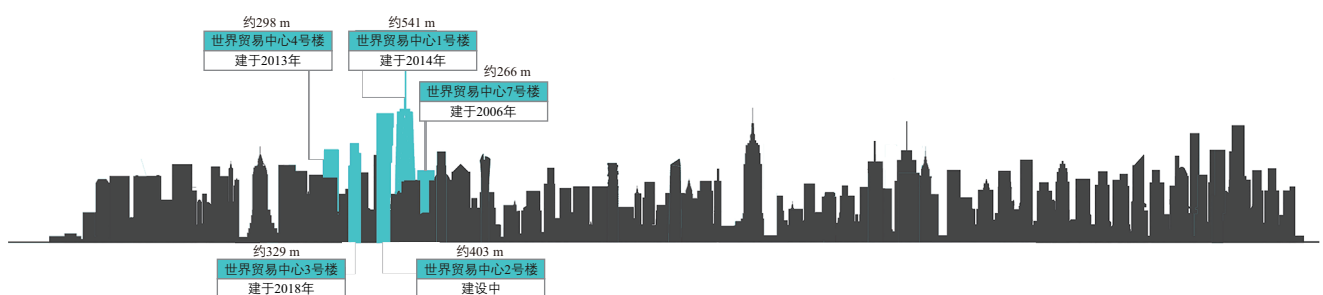


图 1 新世界贸易中心摩天楼对曼哈顿天际线的影响

资料来源: 作者根据 <https://www.visualcapitalist.com/new-york-city-evolving-skyline/> 绘制

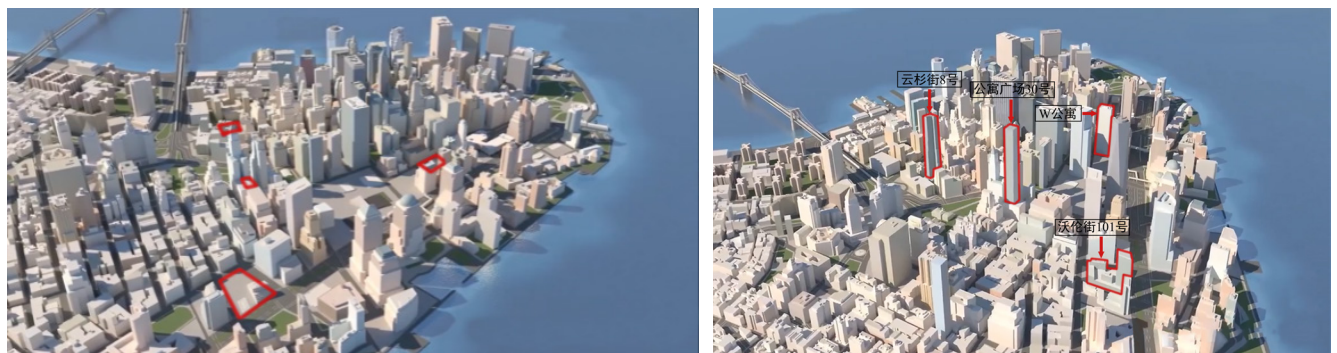


图 2 截至 2018 年未开发地块 (左) 与在这些地块上新建的建筑 (右)

资料来源: 作者根据 <https://www.youtube.com/watch?v=r-8V4dq8jP1> 绘制

① 详见: <https://www.goood.cn/world-trade-center-by-big.htm?lang=en>。

翠贝卡三角地区 (Tribeca) 第一座大型豪华共管楼；建于 2016 年的曼哈顿最高和最具特色的住宅之一——公寓广场 30 号 (Thirty Park Place)；以及 2021 年完工，有着“世界上最细摩天楼”之称的施坦威大厦 (Steinway Tower) 等。这些摩天大楼的建设是对土地价值增长的回应^[5]，使土地发挥出最大经济效益，并成为曼哈顿天际线演变的重要组成部分。









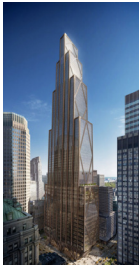
1.3 拆旧建新

在近 400 年的历史中，曼哈顿一直演绎着城市的新陈代谢。如今，曼哈顿仍然在续写着拆旧建新的故事。2015 年，在前德雷克酒店旧址上建成了全美第三、曼哈顿第二，高度达 425.5 m 的住宅——公园大道 432 号 (432 Park Avenue)。2020 年拆除原址重建的高度达 427 m 的范德比尔特 1 号 (One Vanderbilt Avenue) 是曼哈顿最高的办公建筑。“范德比尔特 1 号不仅将成为纽约天际线上优雅的锥形新标志，而且还将成为连接火车站与高塔的全球趋势的领先典范，并引领曼哈顿历史悠久的中央商务区逐步复兴”，KPF 总裁兼设计执行总监詹姆斯·冯克伦佩雷尔 (James von Klemperer) 在采访时说道^[6]。在原来圣约翰大学大楼旧址上重建的默里街 111 号公寓大楼 (111 Murray Street) 高度达 243 m。规模最大的拆旧建新项目是哈德逊河广场，这里新建了 5 栋办公楼和 8 栋高层住宅，让场地重新焕发生机，集聚人流。最令人意外的项目是始建于 1950 年代的摩根大通大厦的拆除重建。这栋大厦高度在当时排名世界第六，是纽约地标性建筑之一。现在其原址上已重建了一座高度为 427 m 的超高层建筑——摩根大通全球总部大厦 (JPMorgan Chase World Headquarters) (表 2)。虽然我们很难评述这些拆旧建新的行为对于历史和未来的功过对错，但可以肯定的一点是：旧建筑被拆除后建成的更高大、更先进的摩天楼，让曼哈顿的天际线更加起伏多变 (图 3)。

1.4 更高、更起伏的天际线

“9·11”事件后，曼哈顿通过重建、填充式开发、拆旧新建等方式，建设了 300 多栋摩天大楼，形成了如今壮观的天际线 (图 4)。其中 200 m 以上的建筑 57 栋，占比 17%；300 m 以上的 14 栋，占比 4% (图 5)。在纽约排名前十的最高建筑中，有 9 栋都是在 2001 年以后建设的 (表 3)。2018 年建设的数量最多，为 27 栋；2012 年建设的数量最少，仅 2 栋 (图 6)。就最高的建筑而言，平均每年增长 13.9 m。换句话说，自 2001 年以来建成的最高建筑平均每 2.5~3 年就会增加 10 层楼。如今，摩天大楼不仅是纽约特色，而且成为现代化和全球资本主义的象征。

表 2 纽约市较有代表性的拆旧后新建摩天楼

拆除之前	新建建筑
	
前德里克酒店	公园大道 432 号
	
范德比尔特 1 号原址上建筑	范德比尔特 1 号
	
前圣约翰大学	默里街 111 号
	
哈德逊广场建设前	哈德逊广场更新建设后
	
摩根大通大厦	摩根大通全球总部大厦

资料来源：第一列从上到下分别来自 <https://www.pinterest.co.uk/pin/63965257179042141/>，<https://www.goood.cn/one-vanderbilt-by-kpf.htm>，<https://www.stjohns.edu/who-we-are/history-and-facts>，<https://www.tunnelling.cn/PNews/NewsDetail.aspx?newsId=50226>，<https://www.skyscrapercenter.com/building/jpmorgan-chase-tower/1341>；第二列从上到下分别来自 <https://www.skyscrapercenter.com/building/432-park-avenue/13227>，<https://www.skyscrapercenter.com/building/one-vanderbilt-avenue/15833>，<https://www.skyscrapercenter.com/building/111-murray-street/16970>，<https://www.archiposition.com/items/0ca98171a1>，<https://www.skyscrapercenter.com/building/jpmorgan-chase-world-headquarters/34450>

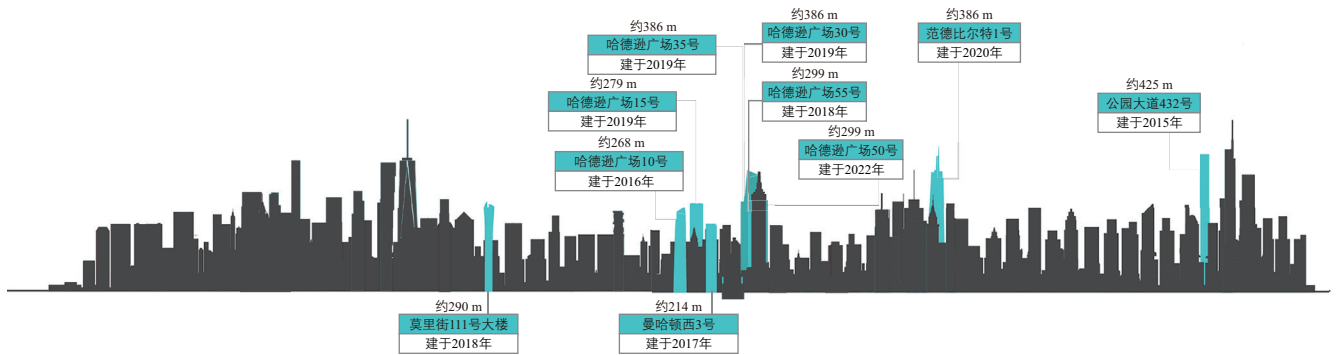
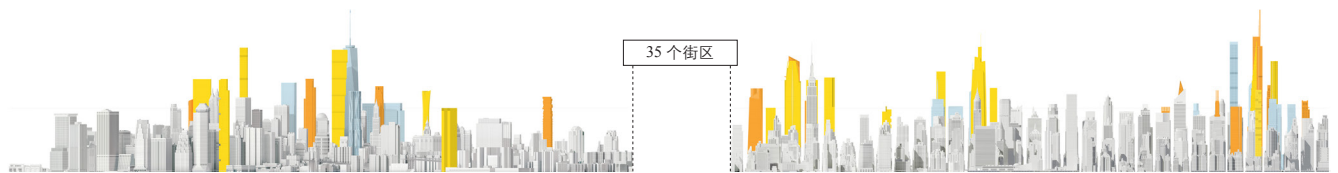


图3 拆旧后新建摩天楼对曼哈顿天际线的影响

资料来源：作者根据 <https://www.visualcapitalist.com/new-york-city-evolving-skyline/> 绘制

注：曼哈顿下城与中城之间有 35 个街区没有摩天楼，图中部的空白为这部分的缩略表达。

图4 曼哈顿由南至北的天际线（左为下城，右为中城）

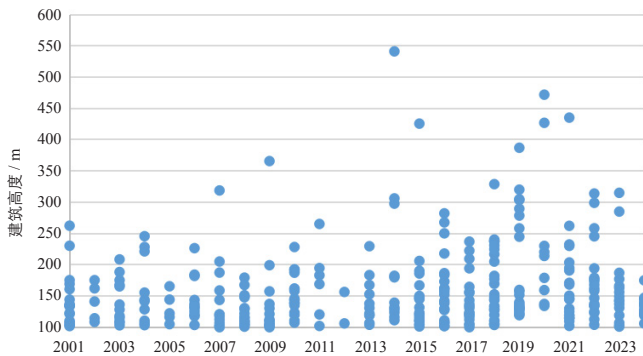
资料来源：<https://www.nationalgeographic.com/new-york-city-skyline-tallest-midtown-manchattan/>

图5 纽约市百米以上高层建筑高度分布图（2001—2024 年）

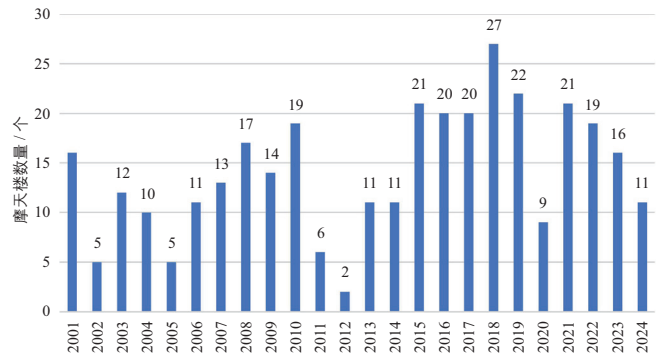
资料来源：作者根据 <https://www.skyscrapercenter.com/city/new-york-city> 绘制

图6 纽约市每年新建百米以上摩天楼的数量（2001—2024 年）

资料来源：作者根据 <https://www.skyscrapercenter.com/city/new-york-city> 绘制

表3 纽约十大最高建筑

建筑名称	建筑高度 / m	建成年份 / 年
世界贸易中心 1 号楼	541.3	2014
中央公园大厦	472.4	2020
111 西 57 街	435.3	2021
范德比尔特 1 号	427.0	2020
公园大道 432 号	425.7	2015
新摩根大通全球总部大厦	423.0	2025
哈德逊广场 30 号	387.1	2019
帝国大厦	381.0	1937
美国银行大厦	365.8	2009
世界贸易中心 3 号楼	328.9	2018

资料来源：作者根据 <https://www.skyscrapercenter.com/city/new-york-city> 绘制

2 城市建设的发展

2.1 建筑风格更加多样、前卫

纽约建筑风格的演变，也是近现代建筑风格演变的缩影。从纽约第一座摩天大楼、美术风格（Beaux-Arts）的熨斗大厦（1902 年建成，87 m），到装饰艺术风格（Art Deco）的大都会人寿保险公司大厦（1909 年建成，213 m）和伍尔沃斯大厦（1913 年建成，241 m），到新古典主义（Neoclassicism）的克莱斯勒大厦（1930 年建成，319 m）和帝国大厦（1931 年建成，381 m），到现代主义风格的西格拉姆大厦（1958 年建成，158 m）、后现代主义风格的美国电报电话大厦（1984 年建成，180 m），再到近 20 年来

新建的诸多摩天大楼，形成了一个连续的演变历程。虽然很难用某种风格或某种主义去概括近 20 年来纽约建筑的风格特征，但可以清晰地看到，以理性为基调、以前卫为导向的设计思想在这些建筑中占据了主流。绝大多数建筑采用简明的形体造型和精致的材料工艺，体现了简洁、精巧的风格特征，同时关注与周边环境的协调和对公共活动的重视。这之中，也不乏特征鲜明、前卫立新的建筑，如被称为“自由塔”的世界贸易中心 1 号楼，被称为“世界上最瘦摩天楼”的施坦威大厦，被称为“盖里的纽约”的云杉街 8 号，被誉为“纽约金字塔”的西 57 大街公寓楼，在这些建筑中，可以深刻地领略到其前卫、先锋的设计理念（图 7）。

2.2 公共空间的增加和品质提升

纽约市最初的规划并没有预留足够的公共空间，随着城市发展愈发蓬勃，经济发展与公共空间之间的矛盾被不断放大，尤其是如雨后春笋般拔地而起的高楼大厦占据了过多的土地，公共空间面积不断被压缩。为此，纽约市城市规划部门开始增加公共空间的面积并注重其品质的提升。纽约的建筑密度很高，为了增加开敞空间，城市要求开放全市的校园作为公共运动场供周边居民使用，并将许多废弃场地改造成公园，以提升城市活力。比亚克·英格尔斯在一次采访时谈道，尽管纽约的天际线在不断变化，但把以前的基础设施区域改造成公共设施和公园将是纽约市最令人兴奋的建筑开发项目。“当你有了把以前的工业设施改造成公共设施这种想法，会发现它非常符合你在这个城市中发现的特征。”^[7] 例如：著名的高线公园（High Line Park）通过保留铁路、更新空间、延续场地内部的植物等方式，形成了一条独具特色的空中花园走廊。更新后的高线公园为居民提供了步行友好的空间，营造了富有趣味的场所，使得该区域的人口在 20 年内增长

了 140%。此外还有由工业用地改造而来的布鲁克林大桥滨水公园和布什威克湾公园（Bushwick Inlet Park），由垃圾填埋场改造而来的弗莱士河公园（Freshkills Park）。2002—2007 年间，纽约通过城市更新增加了约 11 km² 的公园绿地。除了公园，纽约也注重增加公共空间的多样性，如哈德逊广场上的“大松果” Vessel。街道作为纽约重要的公共空间，其治理过程经常引发矛盾和争议，2000 年以后情况尤甚。于是从 2007 年开始，纽约街道空间治理转向增强使用者需求交互的探索和实践^[8]，2009 年发布了《街道使用手册》，并于 2013 年和 2020 年做了修订，秉持“人人共享街道”的街道治理理念^[9]，以更好地满足使用者的需求。进入 21 世纪以来，纽约公共空间无论在数量、多样性还是品质上都得到了提升。

2.3 城市格局多中心化

纽约大都市是高度发达的城市圈，包含纽约、费城、芝加哥、华盛顿、底特律和波士顿 5 座城市以及周边的卫星城镇。20 世纪末到 21 世纪初，区域规划协会（RPA: Regional Plan Association）针对都市区出现的问题先后进行了第三次区域规划（下称 RP3）和第四次区域规划（下称 RP4）。RP3 延续建设多中心的思路，试图通过“区域中心方略”将经济增长重新引导到各级中心^[10]，同时建议优化交通以提高中心的运转效率^{[10][159]}。由于基础设施老化且缺乏韧性阻碍了区域的进一步发展，于是 RP4 转向构建区域级的动态、韧性的交通网络。规划提出将长岛铁路、地铁北铁路、新泽西运输三条通勤铁路合并为一条铁路，由此产生的跨区域快车（TREX）直接连接新泽西州、长岛、中哈德逊和康涅狄格州，极大地改善整个地区的流动性。RP3 计划建立一条贯穿式跨城线，即在哈德逊河下建造新的铁路隧道并扩建宾夕法尼亚车站；RP4 建议将这些隧道和轨道延长，在东河下建设新的



图 7 从左至右分别为：世界贸易中心 1 号楼、斯坦威大厦、云杉街 8 号、西 57 大街公寓楼

资料来源：从左至右分别来自 https://images.skyscrapercenter.com/building/1wtc_overall12_mg.jpg, <https://images.skyscrapercenter.com/building/111-West-57th-Street-David-Sundberg-ESTO-1633551597475.jpg>, <https://images.skyscrapercenter.com/building/ny017-0.jpg>, https://images.skyscrapercenter.com/building/via-57-west_nic-lehoux1.jpg

隧道, 在新泽西和长岛之间提供一个新的贯穿式跨城服务。考虑到曼哈顿和纽约市核心区的负担能力和空间有限, 在交通上, RP4 提出优化特里波罗 (Triboro) 走廊。它是一条长度超过 245 英里 (约合 394 km), 从布鲁克林延伸到皇后区再到布朗克斯的线路, 将连接外围行政区并提供新的客运列车服务, 从而分担通向曼哈顿的交通量。在布局上, 纽约政府力图加强 CBD 的区域布局和建设, 在曼哈顿下城、中城和布鲁克林中心区等既有城市级 CBD 的基础上, 推进曼哈顿上城、皇后区的长岛市、布朗克斯区的哈勃、牙买加和法拉盛等城市片区级商务中心的发展。这一举措既带动了周边地区的发展, 也缓解了曼哈顿的压力, 促进了曼哈顿的进一步发展。

2.4 城市功能更复合、多元

曼哈顿给人的印象是密布的写字楼, 其外则遍布居住区。但从“9·11”事件之后建造的大量摩天楼来看, 公寓和住宅占了相当大的比重。重建的世界贸易中心除摩天楼外还包括纪念馆、博物馆、交通枢纽和多个公共设施, 哈德逊广场更是集办公、居住、商业为一体的多用途综合体, 这些都是城市功能越来越复合、多元的表现。宏观来看, 原来趋向二元化的功能布局转向更加均衡的布局, 在原来密集的摩天办公楼中涌现的公寓体现了居住功能向市中心的回归; 曼哈顿之外出现的写字楼、购物中心也体现了商务商业功能的均衡分布。这种大范围的功能融合使纽约的多数地区都更加复合、多元, 满足居住、生活的便利性需求, 从而更加宜居宜业。微观来看, 新世界贸易中心和哈德逊广场体现了单一项目中多种功能的融合互动, 被誉为“纽约金字塔”的西 57 大街公寓楼 (111 West 57th Street) 是一座超高的住宅楼, 底层是斯坦威音乐厅, 体现了居住与娱乐功能的融合。这些微观尺度的功能融合使市民生活更加便利多元, 公共活动更加丰富多彩。

3 产业结构的升级

随着科技革命和全球化发展, 纽约产业结构面临转型, 制造业占比逐渐下降, 开始向都市工业转型, 第三产业迅速扩张, 服务业、文创、科创产业成为新的增长引擎, 纽约的产业从单一金融产业向多元产业经济转型。在空间分布上, 制造业开始向郊区迁移, 生产性服务业向中心区聚集。金融、保险、房地产、信息业、艺术娱乐业和科技服务五类产业优势最大, 在曼哈顿最为聚集。正如纽约州长凯西·霍楚尔 (Kathy Hochul) 在 2022 年州情咨文中所说: “我们正在建设一个值得您施展才华和抱负的新纽约……将我们的市中心改造成吸引新工作和新机会的磁石, 并为传统产业和新兴产业的成功定位。纽约已经是世界上一些最重要的产业的所在

地, 这些产业包括金融、零售、医疗、科技、时尚、娱乐等等, 但仍有很大的增长空间。”^[11]

3.1 服务产业的壮大

纽约拥有门类全面且品质高端的服务产业, 这些产业近 20 年来也在悄然发生着变化。位于产业价值链顶端的金融服务业是纽约的核心产业。纽约的金融服务业虽然具有较高的附加价值, 但与就业量并不匹配, 是导致纽约收入不均衡的因素之一。根据美国劳工统计局的数据, 2019 年纽约金融服务业薪资收入占全行业的比重高达 31%, 但从业人员只占全市比重的 7.7% (图 8), 且近年来从业人员占比逐年下降。随着多元经济的发展, 纽约对金融服务业的依赖减弱, 新的服务产业正在不断发挥新的作用。商业及专业服务业的蓬勃发展吸引了全球精英, 大量的贸易公司、房地产公司、会计公司、广告公司、律师事务所、交通通信服务公司等在纽约集聚。2000 年, 商业及专业服务业从业人员为 112.2 万, 占比为 12.9%; 到 2024 年上升到 140.4 万, 占比达 14.9% (图 9)。纽约的商业及专业服务在为全球实体产业提供国际化服务, 如 2024 年, 美国出口的法律服务总价值约为 989 亿元人民币^[12], 而纽约就占据了其中大部分。国际服务的壮大满足了日益增长的对金融和服务产业的需求。

3.2 文创产业的发展

文化创意产业为纽约提供了最大的竞争优势。根据理查德·佛罗里达的观点, 文化创意产业不仅提高生活品质, 而且是城市和区域经济的活力点, 可促进其他产业的发展^[13]。近年来, 纽约的文化产业快速发展, 艺术从业人员呈持续上升的态势 (图 10)。2022 年, 纽约市文创产业从业人数达 27.4 万人, 较 2017 年的 25.6 万人增长 3.4%, 略高于纽约市 2.2% 的总就业人数增幅^[14]。纽约市是美国创意产业的聚集

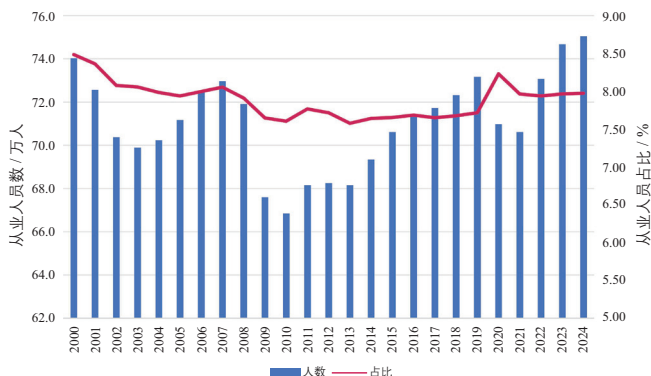


图8 纽约市金融服务业从业人数变化

资料来源: 作者根据 <https://www.bls.gov/charts/employment-situation/employment-levels-by-industry.htm> 绘制

地，在所有创意产业领域就业岗位数都遥遥领先。虽然纽约市人口和就业岗位在全美占比均不足3%，但其创意经济各领域就业岗位占全国的比例要高得多，从时尚行业的4.4%到广告行业的19%（图11）。在行业快速发展的同时，空间限制成为一个紧迫的问题。纽约房地产价格飙升，创意产业的企业和艺术家难以负担，导致艺术社区的迁移和分散。与此同时，随着科创产业的发展，一些社区被重新规划为住宅区，越来越多的创意工作者争夺有限的空间。另一问题是资源分配不均衡。2021年，纽约州北部区域经济发展委员会仅将补助金总额的3.7%分配给了与艺术和文化相关的项目。类似地，2022年纽约州104个市中心振兴计划项目中，只有12个（占11.5%）与艺术和文化相关。在许多地方，重要的艺术基础设施，如艺术委员会、艺术区以及支持艺术家的非营利组织的资金严重不足，甚至完全缺失^[15]。针对上述问题，纽约于2023年颁布了新的创意产业规划，包含10项建议，旨在帮助艺术家和艺术组织得到更多的政策和资金支持。

3.3 科创产业的兴起

金融服务业向来是纽约的代表产业，如今，科创产业也在迅速崛起。2008年经济危机后，政府致力于推动纽约从“金融之都”向“金融+科技”双轮驱动转型。自此，纽约的科创产业迅猛发展，逐渐成为纽约经济增长的新引擎。2014—2024年，科创产业增加了近8万个工作岗位，增长率为64%。2019年至今，科技行业的就业岗位增长了26.2%，几乎是私营部门就业增幅（2.7%）的10倍^[16]，这说明即使在新冠疫情期间，纽约的科技行业发展依然迅猛，成为疫情后经济复苏的主力（图12）。在规模增长的同时，纽约科创产业的发展也体现出其独特的一面。纽约拥有强大的服务产业基础和广阔的市场延展空间，是金融、商业、文化聚集处，更容易吸引资本和人才。与其他地区相比，纽约科创产业的业态更为丰富，生态系统更为多元，与传统产业的融合更为深入，在这些优势的加持下，纽约拥有大量市值超过10亿美元的“独角兽”公司，形成有别于硅谷的“东岸模式”。由于谷歌（Google）等公司的推动，曼哈顿下城从熨斗大厦到苏豪区和特里贝卡区形成了科技产业集聚的“硅巷”，如今，硅巷已经延伸到布鲁克林区和皇后区，成为仅次于硅谷的美国第二大互联网和移动信息技术地带。

3.4 都市工业的回归

纽约曾经位居世界制造业链条顶端，但自1960年代以来，制造业在其整个经济结构中所占比例持续下降，2019年制造业从业人员只占全市就业人口的1.4%（图13）。但就业人员持续减少的趋势并没有导致制造业在纽约销声匿迹，

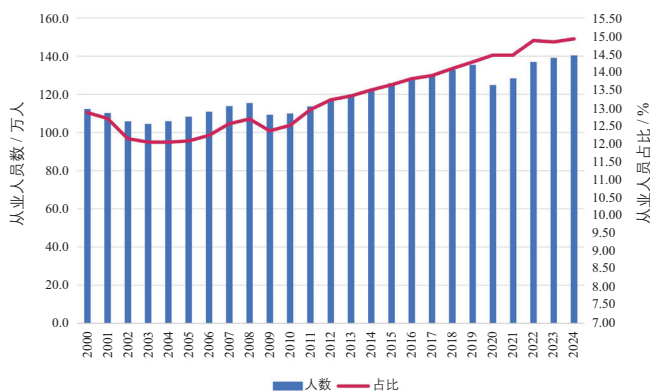


图9 纽约市商业及专业服务业从业人员数变化

资料来源：作者根据 <https://dol.ny.gov/occupational-and-industry-data> 绘制

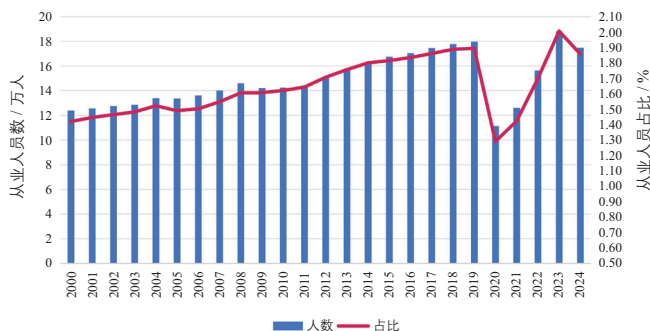


图10 艺术和娱乐休闲从业人员分布

资料来源：作者根据 <https://dol.ny.gov/occupational-and-industry-data> 绘制

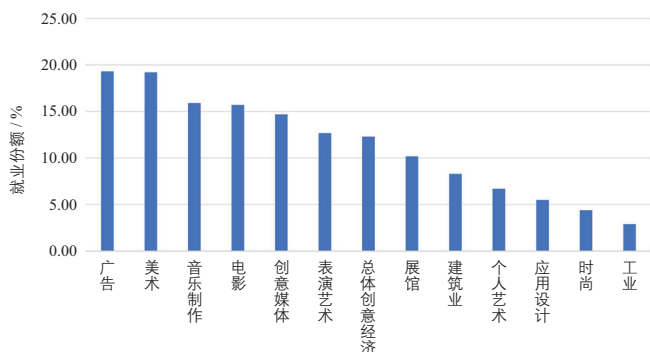


图11 2022年纽约市创意类行业就业占全国的份额

资料来源：作者根据参考文献[14]绘制

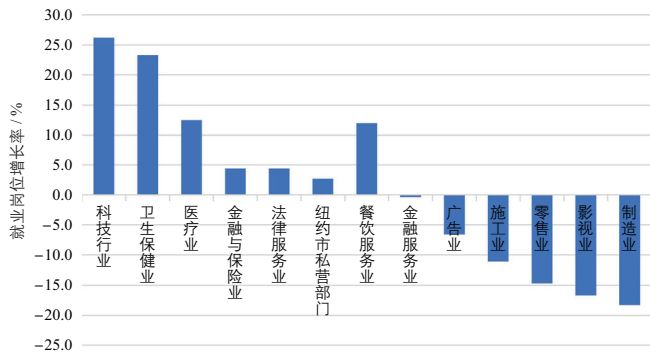


图12 新冠疫情后各行业就业岗位增长率

资料来源：作者根据参考文献[16]绘制

纽约市政府通过房地产税减征五年计划（第3年减50%，第4年减33.3%，第5年减16.7%）、曼哈顿能源计划（期限12年，前8年电费减30%，后4年减20%）等措施^[17]增加对中小企业的吸引力，帮助制造业转型升级。于是，规模小、污染低、聚焦利基市场、产品附加价值更高的都市工业开始登上舞台。大批量生产的传统轻工业让位于小批量、周转时间短、技术新、非标准化、创意属性强、满足就近市场需求、定位于利基市场并利用现代生产流程的中小型企业，让纽约的制造业重新拥有竞争力。目前工业就业从传统制造业向物流、基础设施和技术驱动型行业转变，同时，在绿色转型的背景下，制造业将迎来更大的创新。根据纽约市经济发展局的《绿色经济行动计划》，到2040年纽约市将新增38.2万个绿色经济岗位，其中约72%为工业部门^[18]。在纽约产业结构的变化和制造业的演变过程中，都市工业的聚集性得以充分展示，体现在制造业与商业、创意产业、服务业的融合以及都市型工业在中心区的集聚。

4 城市生活的变化

透过曼哈顿天际线的变化，我们看到了纽约在城市建设 and 产业结构上的发展，那纽约的城市生活又如何呢？纽约从来不是世界上最宜居的城市，但它在不断创新，并努力解决居民生活上的难题，正如一名来自澳大利亚的移民所说的：“纽约是一个独特的地方……我搬到这里是因为我想成为一个大城市的一部分，这正是我得到的。总有新的东西可以探索，总有新的地方可以参观。”^[19]

4.1 人口数量增长

纽约是美国面积最大的城市，也是人口最多的城市。进入21世纪以来，纽约人口数量持续增长，2020年初达到历史新高880.4万人^[20]。而后经历疫情期间的下降，2024年恢

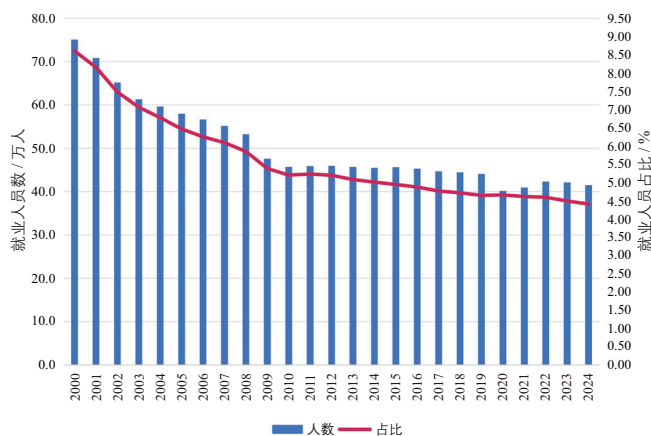


图13 纽约市制造业就业人员分布

资料来源：作者根据 <https://doi.ny.gov/occupational-and-industry-data> 绘制

复至848万人^[21]。

在空间上，由于纽约市就业密度高，人口分布在半径30 km的范围内。每个行政区的人口均在增加，其中布鲁克林区因传统产业升级和靠近曼哈顿下城，被规划为重要的商务中心，人口增长最多；人口增长最快的是史坦顿岛区，近25年增长了12.2%（表4）。史坦顿岛区的功能主要是居住，也有一些制造业，近年来由于公共空间的复兴（如将纽约最大的垃圾填埋场改造为弗莱士河公园），吸引了大量的人流。人口最多的行政区依然是布鲁克林区。总的来说，20年来，各区人口在纽约市的占比保持不变。从人口密度来看，2000—2024年各区人口密度均稳步增长，但各区差距较大。其中曼哈顿区的人口密度最大（2024年为27 677.73人/km²），远高于其他行政区；皇后区和史坦顿岛区的人口密度最小，分别为7 722.80人/km²和8 516.44人/km²。未来，纽约市的人口仍将持续增长，如何容纳更多人口并适度降低中心区居住密度，使得各区人口均衡，依然是重中之重。

4.2 出行方式更多样、更绿色

随着纽约人口、就业、旅游的发展，出行需求增加，交通矛盾日益凸显。纽约通过规划、政策等手段优化居民出行方式，提高交通效率。（1）在土地利用方面，适当提高密度和土地混合使用程度，从源头上减少居民出行的需要和距离^[22]。（2）在交通规划方面，加大公交和地铁线路的覆盖率，促使居民优先选择公共交通。据统计，2022年纽约人最常用的交通方式是地铁，占工作日出行的71%^[23]。（3）对事故高发的交叉路口进行优化，以降低伤亡率，如对林肯中心领结（Lincoln Center Bow-Tie）这一复杂、危险的五岔路口进行重新设计，采取路口结构简化、车道缩减与人行道扩展、限制左转等措施，提高安全性。（4）自行车系统得到完善。截至2022年，已建成总长度达2 454 km的自行车道，形成北美最大的自行车网络^[24]。共享单车的大量投入不仅锻炼了市民体能，还减少了交通事故。（5）渡轮服务能力不断扩大。

表4 纽约市五个行政区2000—2024年人口规模变化情况

地区	2000年		2024年		增长	
	人数/万人	占比/%	人数/万人	占比/%	人数/万人	占比/%
布朗克斯区	133.3	16.6	138.5	16.3	52	3.9
布鲁克林区	246.5	30.8	261.8	30.9	15.3	6.2
曼哈顿区	153.7	19.2	166.0	19.6	12.3	8.0
皇后区	222.9	27.8	231.7	27.3	8.8	3.9
史坦顿岛区	44.4	5.6	49.8	5.9	5.4	12.2
纽约市	800.8	100	847.8	100	47	5.9

资料来源：参考文献[18]3

纽约市渡轮系统共有 6 条常年航线和 1 条季节性航线，增加了市民出行的多样性。2024 年渡轮的乘坐量接近 700 万人次，创历史新高^[25]。(6) 步行在出行方式中的占比逐年升高，到 2023 年占比为 31%^[26]，尤其是在拥挤的曼哈顿 CBD，市民更愿意步行。随着市民出行方式的变化和交通规划措施的完善，纽约市的交通安全状况和拥堵问题正逐渐改善。

4.3 生活品质提升

生活品质是居民最直观、最深切的感受，是衡量城市发展的重要指标。与生活品质关系最紧密的首先是住房。随着纽约人口的快速增长，纽约住房需求越来越大，除了商品化的住宅公寓，纽约市为满足低收入家庭的需求，建设了大批公共住房。纽约市住房管理局 (NYCHA) 数据显示，截至 2024 年，NYCHA 提供的经济适用房共约 17.76 万套，占全市出租公寓的 11.3%，可容纳人口占全市总人口的约 5.9%^[27]。这些公共住房的平均月租金远低于公寓租金，缓解了贫困家庭的住房压力。在生活服务方面，纽约特别关注弱势和特殊人群，针对他们有专门的设施，每一大类设施还依据服务内容、时间等分为更多小类。为了让市民平等地享受服务设施，每个社区都须编制设施规划^[28]。在土地利用方面，纽约市的公园用地面积大约为 121 km²，占纽约市总面积的 14%^[29]。每个分区都有其代表的公园，如曼哈顿的中央公园、布鲁克林的佩勒姆湾公园、布朗克斯的范科特兰特公园、皇后区的法拉盛草原—科罗纳公园等，这些公园极大地满足了纽约市民的精神需求。调查显示，纽约在全球城市品质排名中从 2010 年的 49 名上升到 2020 年的 30 名^[30]，表明城市生活品质显著提升。

5 推动纽约持续发展的内因浅析

5.1 与时俱进的规划编制

面对 1980 年代之后纽约出现的人口增长、气候变化、基础设施老化等问题，纽约政府于 2006 年颁布了总体规划《纽约城市规划——更绿色、更美好的纽约》(PlaNYC: A Greener, Greater New York)，从土地、供水、交通、能源、空气质量和气候变化六大方面制定了 127 项措施^[31]，旨在将纽约建设为 21 世纪全球第一个可持续发展的城市。2012 年桑迪飓风对纽约造成极大的破坏，政府开始关注环境的脆弱性并采取措施应对极端气候对城市地区的影响，于 2013 年发布了《纽约城市规划——一个更强大、更具韧性的纽约》(PlaNYC: A Stronger, More Resilient New York)，注重加强全市基础设施和建筑的抵抗力。随着经济的发展，纽约贫富差距增大、阶级分化等问题愈发严重，为缓解矛盾，政府 2019 年颁布了《共同的纽约——规划一个强大而公正的城市》

(One New York: The Plan for a Strong and Just City)，提出 4 个发展愿景：不断成长壮大、公正公平、可持续发展、富有韧性^[32]。每个综合规划的颁布都是对上一规划的总结与补充，并致力于解决当下最棘手的城市发展问题。

5.2 日益强化的城市韧性

纽约作为超大城市，具有复杂性、脆弱性和不确定性，曾遭遇多次风险和灾害，但纽约能很快在重大灾害后恢复，体现了不断强化的城市韧性。2001 年的“9·11”事件让曼哈顿的经济发展遭受重创，为帮助城市从创伤中恢复，当年 11 月下曼哈顿发展集团成立，并编制了《世贸中心纪念地和文化项目总体规划》，不仅重建了世贸中心，还创造了文化价值。2007—2009 年的次贷危机引发了纽约的经济衰退和高失业率，而当时创新成为核心竞争力，于是纽约开始着手产业升级。2009 年，纽约发布《多元化城市——纽约经济多样化项目》，大力发展科创产业和文化创意产业以带动经济发展并提供大量的工作岗位，纽约经济得以复苏。2012 年的桑迪飓风灾害导致沿海地区的海平面上升，很多住宅楼被淹没，居民流离失所，同时对纽约的交通、电力和供水等系统造成破坏。之后纽约更加重视城市应对极端气候灾害的能力，将“韧性”写入规划战略，注重加强全市基础设施和建筑的抵抗力，并于 2014 年 3 月和 5 月分别成立“纽约市长恢复与韧性办公室”和“纽约市长气候韧性办公室”^[33]。纽约在经历多次重大灾害后致力于成为一个更强大的城市，具有适应力、抵御力和韧性。

5.3 不断扩展的区域协同

在经济全球化的背景下，区域间协同发展比单个地区或城市独自发展更加有益。为了均衡商务办公空间，纽约将下曼哈顿、布鲁克林中心区、哈德逊滨水区、长岛市定位为未来的商务增长核心区域，并为其制定了战略规划。同时在更大的区域范围内注重城市间的协调发展，建立以纽约、波士顿、华盛顿和费城四大城市群为首的纽约都市圈，通过与周边城镇分工统筹来形成整体性的发展动力，以加强自身影响力^[34]，使得都市圈在城市功能、产业发展、空间布局等方面协调发展，发挥最大效益。

推动曼哈顿天际线变化的原因，是宜人的城市建设、合理的产业结构、美好的城市生活，这些是吸引人们在城市里生活、工作、享受的核心动力。纽约市的发展虽已相当成熟，但并没有停止其前进的脚步，面对不断出现的变化和问题，不断转型发展，以适应更复杂的环境，保持自身的竞争力，体现了城市发展的愿景与追求：更绿色更美好，更强大更公平。UPI

参考文献

- [1] CHARNEY I. Reflections on the Post-WTC skyline: Manhattan and elsewhere[J]. International journal of urban and regional research, 2005, 29(1): 172-179.
- [2] 黄煥. 解读芝加哥的城市天际线[J]. 国外城市规划, 2006(4): 61-66.
- [3] TOGNINI G. 20 年, 200 亿美元, 9/11 后的世贸中心依然在重建 [EB/OL]. Forbes China, 2021-09-13[2023-10-5]. <https://www.forbeschina.com/city/57345>.
- [4] KIRK P. Updated: Larry Silverstein has seen New York bounce back from unimaginable disaster. he believes it will do so again[EB/OL]. WealthManagement, 2020-09-14[2023-10-04]. <https://www.wealthmanagement.com/office/updated-larry-silverstein-has-seen-new-york-bounce-back-unimaginable-disaster-he-believes-it>.
- [5] BARR J M. Building the skyline: the birth and growth of Manhattan's skyscrapers[M]. Oxford: Oxford University Press, 2016: 34-35.
- [6] LYNCH P. New York's future second tallest tower breaks ground[EB/OL]. ArchDaily, 2016-10-18[2023-09-29]. <https://www.archdaily.com/797636/new-yorks-future-second-tallest-tower-breaks-ground-one-vanderbilt-tower-kpf>.
- [7] WALSH P N. Bjarke Ingels: "New York is not the capital of the United States. It is a capital of the world" [EB/OL]. ArchDaily, 2018-08-15[2023-09-29]. https://www.archdaily.com/900264/bjarke-ingels-new-york-is-not-the-capital-of-the-united-states-it-is-a-capital-of-the-world?ad_source=search&ad_medium=projects_tab&ad_source=search&ad_medium=search_result_all.
- [8] 陈焯, 刘奕含, 丁竹慧. 基于行动策划的街道公共空间治理路径研究——以 2007—2020 年纽约市街道空间治理过程为例[J]. 国际城市规划, 2021, 36(6): 109-117.
- [9] PRYTHERCH D. Law, engineering, and the American right-of-way[M]. Cham: Springer, 2018: 127-128.
- [10] YARO R D, HISS T. A region at risk: the third regional plan for the New York-New Jersey-Connecticut metropolitan area[M]. Washington, D.C.: Island Press, 1996: 119-120.
- [11] New York State. Remarks as prepared: Governor Hochul delivers 2022 State of the State[EB/OL]. (2022-01-05)[2023-10-03]. <https://www.governor.ny.gov/news/remarks-prepared-governor-hochul-delivers-2022-state-state>.
- [12] International Data[EB/OL]. Bureau of Economic Analysis, 2025-07-03 [2025-10-17]. <https://apps.bea.gov/iTable/>.
- [13] 理查德·佛罗里达. 创意阶层的崛起 [M]. 司徒爱勤, 译. 北京: 中信出版社, 2010: 55-68.
- [14] BRAM J. Spotlight: New York city's creative economy[R]. New York City Comptroller Brad Lander, 2024: 8.
- [15] BOWLES J. Upstate's creative spark how the arts is catalyzing economic vitality across upstate New York[R]. New York, Center for an Urban Future, 2023: 1.
- [16] RICHLING B, BOWLES J. Sustaining NYC's tech edge[R]. New York, Center for an Urban Future, 2025: 1.
- [17] 林兰, 曾刚. 纽约产业结构高级化及其对上海的启示[J]. 世界地理研究, 2003(3): 44-50.
- [18] NYC Planning. NYC Industrial Plan Draft Report[R]. New York, NYC Planning, 2025: 26.
- [19] Interview with Josh—an Australian expat in New York City[EB/OL]. Expat Arrivals, 2018-07-17[2023-09-30]. <https://www.expatarivals.com/article/interview-josh-australian-expat-new-york-city>.
- [20] City of New York. 2020 census results for New York City[R]. Department of City Planning, New York, 2020: 2.
- [21] City of New York. 2025 New York City's population estimates and trends[R]. Department of City Planning Population Division, New York, 2025: 22.
- [22] JENKS M, JONES C. Dimensions of the sustainable city[M]. New York: Springer, 2010: 21-52.
- [23] NYC Department of Transportation. Citywide Mobility Survey results[R]. City of New York, New York, 2022: 57.
- [24] NYC Dot. Bike network and ridership[EB/OL]. [2025-10-18]. <https://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bikestats.shtml>.
- [25] KHALIFEH R. NYC Ferry hits record ridership, but system's usage is still peanuts compared to subways[EB/OL]. Gothamist, 2024-11-24[2025-10-12]. <https://gothamist.com/news/nyc-ferry-hits-record-ridership-but-systems-usage-is-still-peanuts-compared-to-subways>.
- [26] NYC Department of Transportation. NYC Pedestrian Mobility Plan[R]. City of New York, New York, 2023: 4.
- [27] NYC Housing Authority. NYCHA 2024 fact sheet[R]. New York City, 2024: 1.
- [28] City of New York. Community district needs for the borough of the Brooklyn[R]. 2012: 17-102.
- [29] NYC Park. About the New York City Department of Parks & Recreation[EB/OL]. [2025-10-18]. <https://www.nycgovparks.org/about>.
- [30] HELLIWELL J F, LAYARD R, SACHS J D, et al, eds. The world happiness report 2020[R]. Sustainable Development Solutions Network, New York, 2020: 51-53.
- [31] Mayor of New York. Plan NYC: a greener, greater New York[R]. City of New York, New York, 2005: 16-132.
- [32] City of New York. OneNYC 2050: building a strong and fair city[R]. City of New York, New York, 2019: 48.
- [33] 陶希东. 超大城市韧性建设: 美国纽约的经验与启示[J]. 城市规划, 2024, 48(11): 121-128.
- [34] 吴唯佳, 唐燕, 向俊波, 等. 特大型城市发展和功能演进规律研究——伦敦、东京、纽约的国际案例比较[J]. 上海城市规划, 2014, 119(6): 25-36.

(本文编辑: 张祎娴)