

全球化 + 今日香港

衝上雲霄

大家也許讀過由世界知名新聞記者湯馬斯·佛里曼（Thomas Friedman）撰寫的《世界是平的：一部二十一世紀簡史》（The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-first Century），書中講述由於科學的進步致使「世界正在抹平」（the world as a level playing field）。而作者於前年年尾前往歐洲探親，途經迪拜國際機場轉機時，更親身體驗這種「抹平」：迎面是成群結隊，來自世界不同角落的旅客；聽着不同國家的語言，如同身處聯合國大樓內。這一景象在作者的腦海整整醞釀了兩年。今日，作者透過搜集到一些有趣的資料和數據，借迪拜國際機場這一例子，嘗試一窺全球化現象的真貌。

■ 嘉賓作者：鍾文堅 資深通識教育科教師、中學通識科教學顧問



天高任人飛 地闊各處行



■ 迪拜國際機場內，各國遊人如鯽。
網上圖片



概念差之毫釐 結果謬之千里

作為中東的國際航運樞紐，迪拜國際機場沒必要為爭取較前的世界排名，而作誇大失實的陳述，賭上自身的信譽。

筆者再反覆細看有關排名，發現近幾年頭十位的都最少有4個美國機場上榜，而當中出現了一個問題——上面引用的「客運量」數字是所有航空乘客的人數，包括國內和國際航班；由於美國國內航空的載客量龐大，故不少當地機場能夠躋身頭十的排名。但是，如果單看國際乘客量來說，翻查ACI今年頭8個月的數據，三甲依次是倫敦希斯路、迪拜和香港。

議題混淆 陳述失實

從以上失誤的教訓，也是筆者一直十分強調在議題探究上的原則。我們首要弄清楚所探討議題的相關概念，即如上面顯示的「整體載客量」，可分成「國內載客量」和「國際載客量」，在過程中千萬不能混淆，否則「差之毫釐，謬之千里」。

最後，在ACI找來最近期的國際航空數據，從中看看全球化現象——「天上人流」是怎樣的一幅畫面。（見表3）

直至今年八月為止，過去一年有22億6千萬人次在天空上跨國飛行，以世界最近人口約71億來算，即每十人有三入乘搭飛機。當然，國際乘客之中，不少是屬於一年中頻繁穿梭於各國的人士；不過單從數字來說，也是很龐大的載客總量。

亞太中東 增長最快

另一有趣的現象是，香港國際機場和迪拜國際機場所屬的亞太和中東地區，也是期內增長率最快的兩個區域；雖然歐洲的總量仍遠遠拋離，但是增幅卻較低；相反，中東的基数較少，所以有雙位數字的增加。另一有趣之處，美洲雖執世界航空業牛耳，但無論其總量或增速都不高，可反映其較低的國際化程度，估計不久將會被中東超越。

透過搜集到的資料，可有助認識現時天空上跨國人流的現況，從而管窺全球化現象的其中一個面向。就如瞎子摸象，這只是其中的一個部分，雖不是全貌，卻可幫助大家增加對此現象的認識。



■ 麥當勞快餐店是最能反映全球化的象徵。 資料圖片

表1：香港赤鱗角機場與迪拜機場規模比較

	香港	備註	迪拜	備註
樓面面積(平方米)	71萬	2座客運大樓	197萬	3座客運大樓
跑道	兩條	每條長度3,800米	兩條	4,000米
僱用人手	約65,000		約58,000	
航空網絡	多於100家航空公司；180航點	其中44個為內地城市	45家航空公司；260航點	遍布6大洲

■ 資料來源：機場官方網頁

表2：兩機場客運量及全球排名變化

年份	香港客運量(千人)(年度變幅)	全球排名	迪拜客運量(千人)(年度變幅)	全球排名
2001	32,546(-0.6%)	17	n.a.	未有排名
2007	47,042(+7.3%)	14	34,348(+19.3%)	27(晉身前30)
2011	53,329(+5.9%)	10	50,978(+8.0%)	12
2012	56,064(+5.2%)	12	57,685(+13.2)	10
2013(1-8月)	39,735(+5.8%)	10	43,972(+16.4)	7

■ 資料來源：國際機場議會(ACI)網頁

表3：世界各區域最新國際載客量(萬人)(2013年8月數字)

地區	8月	變化(%)	1-8月	變化(%)	過去12個月	變化(%)
亞太	4,786	+10.0	34,675	+7.1	50,959	+7.3
中東	1,731	+17.5	12,033	+10.9	174,660	+10.7
非洲	861	-1.9	5,832	+3.9	8,768	+5.2
歐洲	13,170	+5.4	79,420	+3.6	115,702	+3.2
北美	2,174	+5.5	15,169	+3.7	21,834	+3.8
拉丁及加勒比	1,049	+5.4	8,169	+2.9	11,835	+3.8
世界	23,771	+6.8	155,297	+4.9	226,564	+4.8

■ 資料來源：國際機場議會(ACI)網頁

印象有出入 數據有保留

雖然數據註明了資料來源，但其排名結果和自己的印象存在頗大差距。我們可將此作為提出疑問的起點，進一步找來相關資料查證。現在看看筆者從國際機場議會(ACI)的官方網站找到的有關資料。（見表2）

從上表所列的幾組數字可得到印證，自己的印象尚算靠譜，以最新的數據來說，迪拜機場在今年頭8個月的客運量已經有43,972,000人，全球排名第七，也是它的最高排名。但與其網頁上所宣稱，世界第二還有很大差距。

或可晉三甲 現時非老二

雖然，從近10年的數字變化可知，迪拜機場的發展神速，其客運量於2007年才3,400多萬人，經過幾年以雙位數字增長，到去年已逾5,700萬人，增幅高達六成八；而本港機場的同期升幅只有一成九。據其規劃，迪拜國際機場的客運量在2020年將增加到九千八百萬人，可想像迪拜國際機場不用幾年就可以晉身三甲，但是目前仍不是，這是數字所表明的事實。

進階級



摘星級

官方數據：看上去很美！

免被迷惑 從數據入手

為免被網頁所載資料所「迷惑」，故筆者先從「資料及統計」版面入手，因為其羅列的多屬具體的資料和數據。當然，找到有關的資料後，不能照單全收，須經一輪鑑定求證才能知悉其真確程度；同時，被引用的統計數據和資料均會列明出處，甚或清楚指明負責的機構。我們便能按圖索驥，找出資料來源和作出查證。至於沒有出處的數據，我們只能暫時打問號，直到找尋到可信的相關資料為止。但別忘了，最後的探究結果，可以是「證立」，也可以是「證偽」。由於公信力和對外形象都為一般機構所重視。所以一般機構都會註明資料的來源。

而在迪拜機場的「資料概覽」(Fast facts)版面(英文版)便詳列出了機場的相關資料。但是，作為機場的「過客」的我們，很難判斷這些資料鋪陳的意義。因此，我們可採用比較的方法。筆者找來大家較熟悉的赤鱗角機場與之作比較，或有助大家理解。（見表1）

從比較可粗略得到，假如說赤鱗角機場是知名的國際航運中心，那麼迪拜機場的規模，從多方面來說，都超過香港。另外一項資料更能反映航空業對迪拜的重要性，除僱用近6萬人員外，間接創造的職位高達25萬，對當地GDP的貢獻佔二成八，而預測到2020年，其所佔比將會上升至三成二。從有關數字可見，迪拜機場對當地經濟來說，實在擁有舉足輕重的位置。

此外，在迪拜機場的資料概覽中，最吸引眼球的是其所列的第二點。據權威組織「國際機場議會 Airports Council International(ACI)」的最新數字，若以國際乘客量計算，指迪拜國際機場是全球第二繁忙的機場。

基礎級

小知識

地球村 (Global village)

加拿大學者Marshall McLuhan認為，傳媒科技尤其是電子媒介的發展日新月異，可縮小人與人之間和人與資訊之間的時空距離，將全世界聯繫起來，變成一個大部落，名為地球村 (Global village)，令類人的接觸可以更加緊密。

■ 香港文匯報記者 李 慧

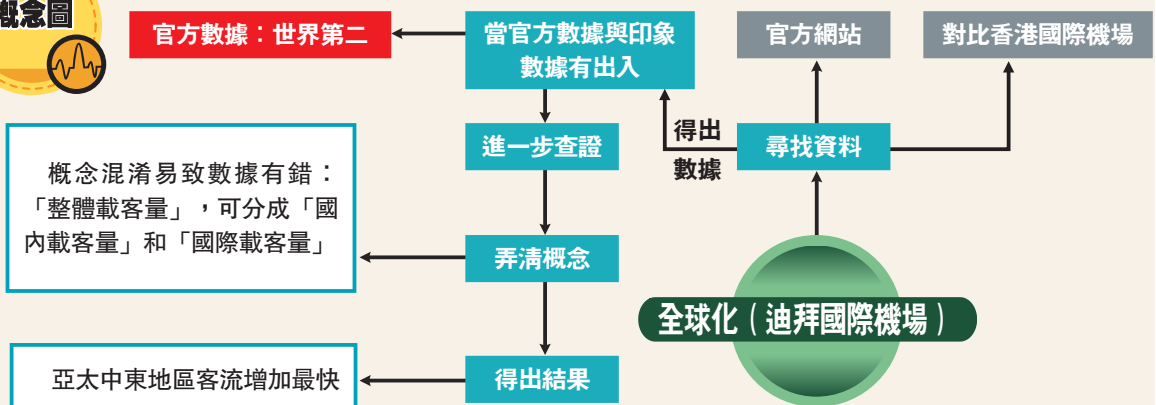
想一想

1. 參考本文的資料，你認為香港和迪拜兩個機場，各自擁有甚麼競爭優勢和不足之處？試加說明。
2. 參考表2，指出香港和迪拜兩個機場的載客量出現了哪些變化？兩者的轉變是否有一定趨勢？試作說明。
3. 在探究特定議題時，當發現有疑問的地方，或存疑的資料數據，應如何處理？試以文中的例子作解說。
4. 資料所列世界不同區域的國際航空載客量，顯示了甚麼狀況？又怎樣反映全球化的程度？解釋你的想法。
5. 試討論全球化對世界格局的影響，並用例子加以說明。

延伸閱讀

1. 香港機場官方網頁，傳媒中心，資料及統計 <https://www.hongkongairport.com/chi/media/facts-figures/facts-sheets.html>
2. Dubai Airport, "Connecting the world today & tomorrow, Strategic Plan 2020"
3. Airports Council International (ACI) website, Statistics and Data Center <http://www.aci.aero/Data-Centre>

概念圖



■ 手機拉近人與人之間的距離，令人足不出門亦可以聯繫彼此。
資料圖片



資料速遞站

請即登入 <http://kansir.net> 「Kan Sir通識教室」瀏覽更多參考資料及學習教材。

製圖：香港文匯報記者 李 慧