

# 《航空大都市》 「捷者生存」的天空之城

早在1899年，英國著名作家赫伯特·喬治在《昏睡百年》中曾生動地勾勒出一個由空中交通連通的「未來世界」。自那以後，空中交通幾乎已成為預測未來城市的必要元素：遠的有德國導演弗里茨·朗在電影《大都會》中描繪的如蚊蚋般在高樓大廈間穿梭的「飛行器」；近的則有英國導演雷德利·斯科特在《銀翼殺手》中創造的「未來警車」。1997年，英國小說家詹姆斯·格雷厄姆更是富有傳奇性地預測：「機場才是21世紀真正的城市。」

美國北卡羅來納大學教授約翰·卡薩達(John D. Kasarda)，在過去25年中已累計飛行超過300萬英里，為許多跨國企業提供航空物流發展、企業選址、全球供應鏈管理等方面的專業諮詢。他不知疲倦地在全世界各地飛來飛去，「總是一張倒時差臉」，目的就是為了向各國專家學者、決策者和領導人一再證明：小說家格雷厄姆的預言確實真的要實現了。美國最具影響力商業雜誌之一《快速公司》的特約記者格雷格·林賽(Greg Lindsay)是卡薩達的追隨者，他不僅滿懷熱情地驗證了卡薩達的觀點，更給他和卡薩達合著的作品《航空大都市》起了一個充滿宣示意味的副標題——「我們未來的生活方式」。

文：潘啟雯

## 速度經濟時代

《航空大都市》以人物為綱、時間為緯，用紀實的方式記錄了世界各地發展臨空經濟及建設航空大都市的背景、歷程和現狀，還以頗具浪漫主義色彩的語言風格，收錄50多位國際航空經濟及相關領域專家的採訪精華。書中以全球20多個著名國際機場建設為實例，揭示了航空大都市的發展模式，說明航空大都市在人類未來生活中將扮演的重要角色。

設問：如果母親節那天，你恰好在荷蘭花都阿斯米爾，醉人的芬芳讓你忍不住想要與遠在千里之外的母親分享，而鮮花只有7天的壽命，每天將損失15%的價值，要怎麼送到母親手中呢？

兩位作者以此為例，描寫了買花後航空運輸與地面貨運、公司冷藏車如何無縫連接，將鮮花送到母親手中的全過程。阿斯米爾每年交易的花卉達50億株，機場是他們坐擁400億美元全球產業鏈的強大樞紐。荷蘭人利用史基浦機場，把他們的國內產業融入到全球花卉種植網絡中，成為世界最大的鮮花交易基地，充分說明了速度經濟時代航空經濟的前景。

航空運輸是繼海運、鐵路運輸、公路運輸之後拉動經濟的又一引擎。兩位作者用大量詳實的數據證明了航空經濟的高速發展對新世紀經濟的巨大影響，令人震撼，「從1975年到2005年，全球GDP增長了154%，世界貿易增長了355%。與此同時，航空貨運額的增長速度更是迅猛，達到驚人的1395%。全球範圍內，流通貨物價值的1/3，約3萬億

美元是通過航空運輸的，但重量卻不到總重量的1%。」

## 以機場為圓心催生新興產業

卡薩達和林賽調查發現，航空大都市是一個同心圓似的經濟體，圓心是機場，貼身的經濟圈是以航空為依托的經濟體，比如倉儲、物流、信息服務等航空經濟偏好的產業形態；外圈是服務於航空的經濟圈，比如會展、餐飲、娛樂、商務服務等。借助航空大都市，城市經濟結構可以逐步轉向高新技術產業、服務業、低消耗產業，由此將會產生時效性強、周轉快、低耗能、高附加價值的新興產業。

換言之，航空大都市服務的群體是那些永遠保持在線狀態的「時訊一代」，「捷者生存」是這些人唯一的法則，這將是全球化的下一個步驟。迪拜就是這一模式的範例，因為航空大都市的發展，迪拜從一個閉塞的沙漠之城，一躍成為全球矚目的航空中心之城。印度的企業家、英國的銀行家、俄羅斯的購房人，構成了迪拜國際化的大社區。「它是毫無疑問的航空大都市，一個為吸引世界財富而生、由交通樞紐組成的城市。」

除迪拜之外，包括中國在內的眾多國家和地區也在快速地搶佔先機。按兩位作者的估計，到2020年，中國新建機場將達到100個，屆時將有82%



約翰·卡薩達(John D. Kasarda)

的中國人居住在離機場90分鐘車程的範圍內。針對西方一些人將機場視為「禍端或是有毒污染源」，林賽和卡薩達則不以為然，認為如果控制航空交通發展將嚴重損害經濟發展，即便石油供應出現緊張，電動汽車的發展也可以保證所剩的石油資源優先用於航空交通。

## 機場選址需有宏觀視野

交通一直以來都是塑造城市的重要因素。20多年前，美國作家約耳·羅羅在《邊緣城市》曾這樣指出：「城市的發展總是依托當時最先進的交通方式。」如果當下最先進的運輸方式是雙腿和驢子，那麼結果是可以到達的最遠地方是耶路撒冷；在航海和馬車時代，才得以出現里斯本、香港、波士頓；依托運河而建立了威尼斯和阿姆斯特丹；有了火車便有了堪薩斯城和芝加哥；福特T型車的大量生產創建了洛杉磯和萊維敦。機場的出現，使得在荒僻之處建造一座世界城市成為可能。因此，科學合理選址為打造以機場為核心的城郊型綜合交通運輸樞紐奠定了堅實基礎。

卡薩達和林賽將多位專家的理論進行分析對比，在「臨空經濟區」發展模式和前景分析的基礎上提出「五波理論」：即海運、河運、鐵路、公路和以機場為基礎的

空港經濟衝擊波。機場是航空運輸的重要公共基礎設施和保障基礎，對民航空業乃至整個區域經濟的發展影響甚大。機場一旦建成，再遷建或改擴建非常不易，因此機場選址應具有宏觀視野和大交通的胸懷。從這個意義上說，科學合理的選址是機場建設的主要前提和關鍵要求，對航空大都市的形成至關重要，對區域經濟社會發展、綜合交通體系的構建意義深遠。

航空出行的特點是「A市區至A郊區」、「A郊區至B郊區」、「B郊區至B市區」等。由於交通不便，除了要面臨可能的交通堵塞或換乘車煩惱，還要經過嚴格繁瑣的安檢程序，既費精力又費時間。很長一段時間內，「攤大餅式」的城市發展模式不斷攔着機場搬遷。據統計，「十一五」期間，中國民航新增機場33個、改擴建機場33個、遷建機場4個，「十二五」期間新建機場、改擴建機場和遷建機場的數量分別增長112%、203%、300%，中國已成為機場遷建或改擴建最頻繁和工程量最大的國家。對此，兩位作者毫不諱言地指出：「城市發展與機場建設間的矛盾，並非僅僅因為機場鄰近市區，而是城市發展太快，這是中國一些機場遷建或改擴建現象頻發的根本原因所在。」

顯然，機場選址與城市發展並非「零和博弈」，合理規劃、科學管理，同樣可以實現二者「雙贏」。航空大都市，讓人們擁抱的不僅僅是城市，而是世界、是未來，是一種全新的生活。

# 專制與腐敗

內藤湖南的中國歷史「唐宋變革論」，被認為原則性論說和具體例證存在內在的矛盾性。也有人以為他的這種被歐美學者稱為的「內藤假說」有它的合理性，具體例證也不能否定整體的基本面。無論怎麼說，他的「中國史的時代劃分準則以社會、文化結構等基本方面所發生的重要變化」為依據，總還是研究中國歷史的一種角度。教化是溫飽後的頭等大事，而日本人的讀書量常常被認為居世界前茅，但我一直覺得，在這點上中國讀書人不會輸給日本人。果然，內藤湖南也說「中國人那令人難以置信的讀書量而咋舌，因為即便一個普通中國讀書人所讀之書也要超過日本的『一般藏書家』。」他還說「日本人是現在文明國民中最不喜歡讀書之民族」，其結果是只能寫出「死氣滿紙」的著作。也許，他並沒有像中國的讀書人那樣過多關注具體例證，但他的研究卻絕非「死氣滿紙」。作者通過研究內藤湖南成長的過程，以及時代的影響，分析了他在研究中國歷史的目的和理論依據。去掉他不是「實際上是在為日本帝國主義的侵略出謀劃策」等爭論，這本書的好處是可以觸發一些不一樣的思考。

內藤以為，「五代時期，漢魏六朝以

來的名門望族不是自行消亡，便是被人滅亡」。這是事實，不能因為宋朝仍有其殘餘就否定這種說法。一個朝代時間久了，也必然要出現新的名門望族，但新貴勢力與舊族勢力的性質也是不同的，就如先秦的貴族不同於秦朝以後的貴族一樣。「貴族政治時期的君主是眾多名門望族中的一個強有力的家族而已。」這時，「當君不聽從『貴戚之卿』的諫言時，那麼其地位是可以改而『易』之的」。無論是「王與馬共天下」的東晉，還是戰國諸侯，君主不照顧貴族內部各方的意見，就有被取代的危險。那麼「世胄躡高位，英俊沉下僚」，相對於秦始皇獨裁，仍然更多一些上層的「民主」。「天子與臣僚之間的關係已經不再是同一統治集團中的上下級關係」以後，發展到「唐朝天子與明朝天子視臣下為奴僕的情形形成了截然不同的鮮明對照。其間，宋太祖趙匡胤撤了宰相范質的座位是個關節點，從此隋唐那樣君臣「坐而論道」就不復存在了。專制統治的另一個特徵在於「朝廷有意識地重複設置官僚……天子可以對所有官吏加以牽制與監視。這是『以夷治夷』策略運用於國內政治的表現。」「皇帝不顧一切地追求君權強化的目的，而忽視了其他必要的國政」，

也不惜由此而不斷增加民眾的負擔。獨裁者的一己私利，使中國的事情「往往不是全部依據法理辦理的，所以人民的權利被充分認可的情形終於沒有出現」，許多政治的弊端和社會的惡習其實都源自於此。所以唐甄說：「自秦以來，凡為帝王者皆賊也。」這句話不是沒有道理的，皇帝貪，卻要為之服務的官僚不貪怎麼可能？所以，史論家田口卯吉認為「秦朝統一之前的一千年是『埋沒於封建割據』禍害之中的時代，而接下來的兩千年是『沉淪於專制政治』腐敗之中的時代。」

於是，「中國最大的弊端在官僚制度的最下層，即『中飽』稅金欺壓民眾的『胥吏』」，他說下層，可以理解為是普遍性現象，自上而下的逆淘汰，不貪則反而難以立足，而且，「中國最嚴重的問題是中國的官僚們欠缺政治上的道德心和汲汲於斂財」，他們「居於政府與人民之間，靠佣金生活。問題的關鍵在於政府無法糾正這些下層官吏的腐敗問題。」這些人「若樹木內皮之寄生蟲，除之則樹亦一併枯死。」因此，內



## 書評

文：龔敏迪

### 《內藤湖南·政治與漢學》

作者：傅佛果  
譯者：陶德民、何英鶯  
出版：江蘇人民出版社

藤認為「政治這東西是人類生活中原始的下等事物」，但「近世」，平民抬頭，他們生活富足起來。平民的地位在唐宋之間發生變化後，他們便根據自己的需要而勞動，獲取知識，進而承擔起發展中國文化的一份責任。」而且「所謂歷史，從某一方面可以說不外是下層人民逐漸向上發展的記錄。」這就是希望所在，「日本人從中國的不幸歷史中得到一個深刻的教訓，那就是必須通過內政改革實現富國強兵，否則日本將遭受與中國同樣的命運。」內藤從鴉片戰爭中看到了對於日本明治維新的影響。而論及戊戌變法的失敗，內藤說康有為等人是「『破壞時期』的『慷慨激昂』之人，他們終將讓位於而後『建設時期』的那些『弘毅深厚』之人。但是如果沒有這些『慷慨激昂』之人，也就不可能有『弘毅深厚』之人的登場。」這兩種人共同支撐了中國文化的進程。

## 書介

圖文：草草

### Harry Potter and the Philosopher's Stone (Gryffindor Ed.)

作者：J. K. Rowling  
出版：BLOOMSBURY PUBLISHING



《哈利波特——神秘的魔法石》問世已經20年！為了迎接20歲的「神秘魔法石」，Bloomsbury出版社特別邀請以《大黑狗》獲得「凱特格林威大獎」的李維·平弗德(Levi Pinfold)，設計4款以精緻線條勾勒學院圖騰徽章、主色搭配黑色，華麗卻低調的封面，並為4款書側塗上學院代表色(葛來分多：紅、金，赫夫帕夫：黃、黑，史萊哲林：綠、銀，雷文克勞：藍、褐)。4種圖騰，4種精神，你最喜歡哪一款呢？

## 我在拍電影時思考的事

作者：是枝裕和  
譯者：張秋明  
出版：臉譜



本書是是枝裕和1987年從早稻田畢業開始拍攝紀錄片至今將近30年的創作生涯回顧，從紀錄片、電視劇到電影，內容也逐漸從對社會議題的關注轉移到以日常生活片段探索家庭、回憶對人的意義。除了每一部作品的創作起源、理念，也描述了作品拍攝時遇到的、讓他產生感觸的人物，以及對

電視、電影界的建議(包括電視劇的未來、東京影展如何向世界其他影展學會等等)。是枝裕和前後花了八年才完成這部類自傳，這部用文字、手稿、照片等組合而成的自身紀錄片，可視為過去創作歷程的ending，未來持續創作的另一個起點。

## 神

作者：董啟章  
出版：聯經



「自然史／香港三部曲」、「V城系列四部曲」後，香港作家董啟章重寫、解構陶淵明詩〈形影神〉，奉上出道以來尺度最大的長篇情慾小說。形，一位步入中年的情慾作家；神，一位數學系女大學生，一男一女，因家教而相遇，挑戰回歸原始赤裸，在兩性之間，在人性之前，人類真的能做到完全無性嗎？

## 香港——大英帝國的終章

作者：珍·莫里斯  
譯者：黃芳田  
出版：八旗文化



香港自一八四二年從大清割讓給英國，至一九九七年回歸給中國為止，有長達一百五十多年的時間處於獨特的時空背景下，正是這樣的機緣，使它從最邊緣的海島漁村躋身為遠東金融大港，看似與英國親密，卻也始終脫離不了中國的羈絆。本書寫成於一九九七年香港回歸前，被譽為追探香港發展史

最經典的報道寫作。作者珍·莫里斯採用雙線敘事，一邊穿插親身見聞，一邊探尋當地的歷史變革，最有特色之處便在於，作者以大英帝國的角度和香港「局外人」的身份現身書中，觀察香港與中國內地、英國密不可分的關係。

## 書法四字經——跟饒宗頤學書法(修訂版)

作者：王國華  
出版：中華書局(香港)



本書是在饒公的指導下，精選了古典書論中有代表性的經典名句，參考古今書家的觀點編纂而成的。這些經典名句，以四字為一句，故名「四字經」。《書法四字經》共六品——「源」、「法」、「勢」、「意」、「氣」、「美」，總七十二句，五百七十六字。作者王國華先生是饒公二十多年的好朋友，對饒公的學術、書法有很深的認識。書中援引大量歷代書法名帖，並且結合饒公的書學思想、主張，介紹了書法的歷史、源起及流變，並且深入闡述各種書體的特色、筆法、用墨、字形、筆畫，以及探討更高層次的書道神韻氣勢、筆意等。

## 徵稿啟事

本版「書評」欄目開放投稿，字數以1,300-1,500為宜，請勿一稿多投。如獲刊登，將致薄酬。投稿信箱：feature@wenweipo.com或bookwpp@gmail.com