



# 航空大都市

我们未来的生活方式

AEROTROPOLIS  
THE WAY WE'LL LIVE NEXT

(美) 约翰·卡萨达 (John D. Kasarda) 著  
格雷格·林赛 (Greg Lindsay)

曹允春 沈丹阳 译

013343606

F56  
09



# 航空大都市

我们未来的生活方式

AEROTROPOLIS

THE WAY WE'LL LIVE NEXT

约翰·卡萨达 (John D. Kasarda) 著  
(美) 格雷格·林赛 (Greg Lindsay)

★ 曹允春 沈丹阳 译

图书馆



北航

C1658371

F56  
09

河南科学技术出版社  
· 郑州 ·

AEROTROPOLIS: The Way We'll Live Next by John D. Kasarda and Greg Lindsay  
Copyright © 2011 by John D. Kasarda and Greg Lindsay  
Published by arrangement with Farrar, Straus and Giroux, LLC, New York

版权所有, 翻印必究  
著作权合同登记号: 图字 16—2013—054

### 图书在版编目(CIP)数据

航空大都市: 我们未来的生活方式 / (美)卡萨达(Kasarda, J.D.), (美)林赛(Lindsay, G.) 著;  
曹允春, 沈丹阳译. — 郑州: 河南科学技术出版社, 2013.7  
ISBN 978-7-5349-6337-7

I. ①航… II. ①卡… ②林… ③曹… ④沈… III. ①经济管理—美国—现代 IV. ①F56

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第134850号

---

出版发行: 河南科学技术出版社  
地 址: 郑州市经五路66号 邮编: 450002  
电 话: (0371) 65737028 65788613  
网 址: www.hnstp.cn

---

总 策 划: 汪林中  
策划编辑: 李喜婷 刘 欣  
责任编辑: 梁 娟 葛鹏程 张 培  
责任校对: 徐小刚 耿宝文  
整体设计: 张 伟  
责任印制: 张艳芳  
印 刷: 河南省瑞光印务股份有限公司  
经 销: 全国新华书店  
幅面尺寸: 170 mm × 240 mm 印张: 29 字数: 600千字  
版 次: 2013年7月第1版 2013年7月第1次印刷  
定 价: 58.00元

---

如发现印、装质量问题, 影响阅读, 请与出版社联系调换。

# 中文版序

中国把机场作为 21 世纪城市经济增长的中心。作为最具热情、将航空大都市模式应用得最广泛的国家，中国系统科学地协调了机场与周边地区的发展，以吸引高附加值产业、航空驱动型产业，从而提高产业竞争力，创造就业，促进区域经济发展。

据中国民航管理干部学院统计，截至 2013 年年初，中国共有 50 多个机场把航空大都市建设列为重要发展内容。同时，中国政府也为其发展提供了强有力的政策支持，包括土地供应政策、自由贸易区建设和各种各样的优惠财税政策等。与许多西方国家不同，中国没有把机场作为环境危害（噪声等）加以控制，而是将其当作速度驱动经济时代参与新的全球整合的重要基础设施予以发展。

约翰·卡萨达

格雷格·林赛

## Foreword for Chinese Version

China is the most enthusiastic and extensive adopter of the aerotropolis model placing airports at the center of 21st century urban economic growth. The nation is systematically and intelligently coordinating its airport development with that of its surrounding areas to attract higher-value, aviation-oriented industries, boost business competitiveness, create jobs, and drive its regional economies.

According to the Civil Aviation Management Institute of China, as of early 2013 there were over 50 airports in the country implementing aerotropolis principles in their development and that of their surrounding zones. China's central government is strongly supporting aerotropolis development through land supply policies, free trade zones, and various financial and tax incentives. Unlike many governments in Western countries who treat their airports as environmental nuisances to be controlled, China recognizes that they are critical infrastructure assets to compete in the new globally-integrated, speed-driven economic era.

John D. Kasarda and Greg Lindsay

# 译者序

随着世界经济发展高效化、快速化、网络化、一体化进程的加快，都市中心区已开始主宰世界经济发展，仅仅 100 座城市就承载了全球经济总量的 1/3。在知识经济时代，科技创新成为推动国际经济发展的核心驱动力，温特主义和临空经济耦合培育出了全球科技创新网络和一批新的创新型、服务型的全球化城市，它们为世界边缘经济体的跨越式发展提供了机会与可能，这种城市模式即航空大都市。

如果说 20 世纪是国家的时代，那么 21 世纪就是城市的时代。航空大都市以国际化大型枢纽机场为核心，依靠通达的全球航空网络与世界各国相连，汇聚各国优势资源要素，成为国家或地区对外开放的窗口和融入全球产业体系的节点，成为新时期增强国际竞争力的战略选择。这种依托综合航空运输体系迅速崛起的未来城市形态，将成为城市化的新模式，是全球城市的未来。

许多国家和地区都已从全球战略高度进一步认识到了大力发展临空经济、建设航空大都市的重要性，并将此作为区域经济新引擎、城市发展新动力，借以在新的国际产业分工体系、世界城市创新体系中占据有利地位。

“十二五”时期，我国民航业快速发展，促进我国由城镇化向城市化方向发展，发挥民航业在加快转变经济发展方式和调整经济结构中的战略作用是成为“民航强国”的关键。航空大都市作为向世界开放的窗口，资金、人才、科技、创意都在向其集中，正逐渐成为区域社会经济发展的核心载体和重要推动力量，其发展模式正好切合这一战略性新契机。

《航空大都市——我们未来的生活方式》一书英文版出版于 2011 年 3 月。这本书描述了世界各地发展临空经济、建设航空大都市的背景、历程和现状，以颇具浪漫主义色彩的语言风格，通过 50 多位国际航空经济及相关领域专家的采访

实录，结合众多实例，说明了航空大都市在人类未来生活中将扮演的重要角色，希望引起社会各界对该现象更广泛的探讨和关注。

《航空大都市——我们未来的生活方式》介绍了世界范围内 20 多个机场及机场周边地区的发展历史、开发建设情况、航空大都市的发展特点等内容。其中包括：从零开始建造的，绿色、智能的韩国仁川松岛新城；公交导向型航空大都市丹麦哥本哈根的 Ørestad；以重聚社区为代表的丹佛机场新城市主义航空大都市；被誉为真正的航空大都市的达拉斯－沃思堡国际机场；在不毛之地建设并创造上亿美元效益的菲律宾苏比克湾自由港区；以鲜花贸易和企业总部积聚为主要特点的荷兰阿姆斯特丹史基浦航空大都市；政局动荡下不断发展的泰国曼谷航空大都市；印度航空业的圣城——海得拉巴航空大都市；世界上著名的阿联酋航空大都市；在废弃的福特工厂上建造的亚特兰大航空大都市；在沙漠边缘建造的和旧金山一样大的亚利桑那梅莎航空大都市；期待可以使汽车城神话重现的美国底特律航空大都市以及电子商务、运输业和货物处理造就的孟菲斯和路易斯维尔航空大都市等。

希望各位读者看完本书之后，对航空大都市有较为清晰的认识和深刻的体会，并对航空大都市和我们未来的生活方式有更为深入的思考。

中国民航大学临空经济研究所的所有研究生都参加了本书的译校工作：郭颖婷、张祚铭负责第 1、2 章，于光妍、李楠负责第 3、4、5 章，苗田丰、李远、杜青芸负责第 6、7、8 章，张辰、武博、刁红利负责第 9、10、11 章，韩博负责前言与尾声。

在书稿翻译的过程中，特别感谢中国民航大学吴桐水校长、中国民航大学外国语学院有关领导和教师、郑州新郑国际机场有关领导。同时，也要感谢所有对本书的翻译、编校、出版工作给予帮助和支持的人。本书的翻译难免存在疏漏，恳请读者批评指正。

曹允春

2013 年 6 月于中国民航大学

致 Mary Ann，当我在空中飞行时，你是我地上的根基。

——约翰·卡萨达

致 Sophie，你总是等在航班抵达处。

——格雷格·林赛



我猜想机场将成为 21 世纪真正的城市。那些宏伟的机场已经是世界无形资本的郊区，是虚拟化的大都市，它们被命名为希思罗、肯尼迪、戴高乐、名古屋，是拥有强大向心力的城市，使人口一直向其中心集聚。

—— J.G.Ballard

速度造就卓越城市。

—— Le Corbusier

# 目录

## 引言 / 001

胸怀蓝图的人·····	005
城市与速度·····	009
希思罗难题：“我们的繁荣依赖于此”·····	013
未来事物的样子·····	016

## 1 三城记 / 025

洛杉矶：邻居、噪声和“反对盲目开发社区联合会”·····	026
逃离洛杉矶国际机场·····	032
奥兰治：埃尔托罗之争·····	036
杜勒斯：美国最富裕的隐形城市·····	039
芝加哥：为了保护机场而推平它·····	047
梦中的机场·····	058

## 2 及时制造 / 061

孟菲斯：从棉花之都到货物之都·····	062
路易斯维尔：迷失在分拣区中·····	067
运输业和货物处理造就的城市·····	071
海瑞迪切克：转运中心阴影下的生活·····	089

### 3 直上云霄 / 095

汤加人是如何迁徙到得克萨斯的·····	096
新生的虚无世界·····	097
20 亿人口的航空世界·····	103
会议、商业中心和市场·····	112
卡萨达原理和马切提常量·····	117
建在山上的航空大都市·····	124
并非邻近的公司·····	128

### 4 欢迎回到机场 / 133

斯特普尔顿：扼杀了自己的成功·····	134
你是否属于我？你能否属于我？难道你不是我的邻居？·····	139
斯特普尔顿的兴衰·····	149
新城市主义航空大都市·····	154

### 5 航空大都市之父 / 161

人类生态学和枢纽·····	162
美国城市的兴衰·····	165
枢纽港及其原型·····	171
灵丹妙药·····	175

### 6 航空大都市或废墟城 / 181

淘汰这座城市·····	182
“谋事在人”·····	183
工业机器时代的乌托邦·····	187
以速度求生存·····	191

十字路口·····	198
“寒冬已至，春天将临”·····	203

## 7 冷链 / 211

花都·····	212
世界绿色枢纽·····	215
古老的霸主：荷兰人是如何占领花卉市场的·····	220
玫瑰依旧·····	223
空运鱼·····	229
鲜花和食品的运输里程·····	232
空运里程与公平里程·····	237

## 8 大爆炸 / 247

跳岛战术·····	248
沼泽地·····	250
那空 - 素旺纳普航空大都市·····	253
窗户正在关闭·····	263
医疗旅游·····	269
航空业的圣城·····	280

## 9 阿联酋航空大都市 / 289

“我们是这个国家发展的支柱”·····	290
真实版的“上帝七日创世”·····	294
世界中心的中心·····	297
阿联酋王国·····	303
阿布扎比的象牙塔·····	307
支柱之城·····	314
最后的门户·····	317

快者生存·····	321
及时制造与非洲时间·····	325
最后的呼唤·····	328

## 10 可持续发展的航空大都市？ / 331

推迟的世界末日：鲸油危机和煤炭危机·····	332
最后的清算：石油峰值·····	334
关于飞行无法忽视的真相·····	338
厄运终结者·····	343
布兰森爵士、生物燃料与平衡·····	349
有关飞机、火车和高铁的谬论·····	354
快捷城市·····	359

## 11 西部转移，走向世界，加油！ / 365

走进“世界工厂”·····	366
商店与工厂的竞争·····	378
流动空间·····	382
茶叶和工厂·····	385
100个机场·····	388
西部转移·····	393
走向世界·····	399
我好，你好·····	404
向外拓展·····	406
世界之窗·····	409

## 尾声：开幕日 / 411

致谢 / 417
中文版后记 / 421
参考文献 / 423

# Introduction

## 引言

长期以来，城市的轮廓和命运  
都取决于交通运输方式。

如今，是航空运输的时代。

斯坦·盖尔神采奕奕。这位盖尔国际集团的董事会主席松了松领带，提了提裤子，擦了擦额头上的汗，整理了一下松软而稀疏的头发。他犹如一位骄傲的初为人父者，神采飞扬，迅速从等候室里走了出来，逢人就递上一根雪茄烟。他示意我跟上他，愉快地穿过了8条车道向他的新生儿宝宝——松岛新城走去，就在前几天，这个宝宝提前诞生了。

10年前，盖尔还是新泽西州办公园区的一名普通的建筑商。但在2001年，他接到了来自韩国的一个电话，从此他的命运便发生了变化。韩国政府在互联网上找到了他的公司，并且向他提出了一个其他任何人都会拒绝的提议：韩国银行将会借给盖尔350亿美元，与韩国最大的钢铁公司合伙，在位于黄海的一座泥泞的人造岛屿上，从零开始建造一座比波士顿城区的建筑更高、更密集的城市。当盖尔去看选址时，却发现那是方圆几英里<sup>[1]</sup>的水域，但他依然签了合同。

松岛新城最早要到2015年才能竣工。不过在2009年8月，盖尔为其几百英亩<sup>[2]</sup>大的中央公园进行了剪彩。如同这座新城的许多部分都是模仿曼哈顿建造的一样，这个公园模仿了纽约中央公园。公园外建满了低层建筑和豪华的尖顶建筑，如公寓大厦、写字楼，甚至包括韩国的最高建筑——305米高的东北亚贸易大厦。

沿着公园的运河漫步，我们听见了蝉鸣声声，电锯嗡嗡作响，打桩机撞击着基岩。我问盖尔是不是已经在河里养了鱼。“都已经4天了！”他激动地告诉我，全然忘记了他至早在第7天才可以放养。

即便从上帝创造世界算起，松岛新城也是继50多年前的巴西利亚之后最壮观的速造城市。当然，巴西利亚也面临着一个因为速成而出现的灾难：规模过于宏伟、壮观，很快就被贫民区包围得严严实实。松岛新城必须做到更好，因为比起关心盖尔是否能偿还银行贷款来说，人们对新城有更多的期待。作为未来社区的试验性模型，这一理念从被提出之日起就引来了阵阵喝彩。

---

[1] 1英里=1.609千米。

[2] 1英亩≈0.4公顷。

这座绿色城市，从一开始就获得了美国绿色能源与环境设计先锋奖<sup>〔1〕</sup>的认证，与相同规模城市的温室气体排放量相比，它的设计排放量只有它们的1/3。人们期望松岛新城是一个智能城市，充斥着相互对话的芯片，仅用遥控器就可以控制整个城市。这座新城的建筑师们借鉴了巴黎、悉尼、威尼斯和伦敦的设计蓝图，勾勒出了这座可能是韩国最漂亮的城市。（附近的首尔市就充满着极其丑陋的公寓楼群。）

松岛新城并不是一座典型的韩国城市，它更像是一座漂浮在近海的西方城市。除了拥有“智慧城市”名称和绿色证书外，松岛新城还被特许为“国际商业区”，因为对于在中国办公的许多公司而言，这是一个枢纽。松岛新城是韩国应对香港的竞争而做出的最慎重的尝试。为了让侨民们有家一样的感受，这里仿照比佛利山庄建造了购物中心，杰克·尼克劳斯设计了高尔夫球场。但松岛新城最显著的特征则是笼罩在重重雾霭中。雾霭中有世界上最长的桥梁之一——一座长达19千米的大桥。桥对面坐落着韩国仁川国际机场，该机场也建在一座人造岛屿上，2001年投入使用伊始就成为世界上最繁忙的枢纽机场之一。

盖尔告诉我，“他们找到了我们，希望我们在海上建一座城市，但居然没有其他人对此感兴趣。大家都是怎么了？”他说这话时看上去依然十分困惑，“可能是他们的愿景吓跑了所有人。我也是直到看到了机场才理解了他们的意图。”那就是通往中国。他们对潜在客户的销售广告非常简单：搬来这里，您只需2小时航班就可到达上海或北京，最多4小时可以到达您或许从未耳闻的城市，如长沙。长沙是毛主席的故乡，是一座比亚特兰大或新加坡面积都要大的城市。将近10亿人距离这里只需一天的旅行。当斯坦·盖尔注视着离港时刻表时，他看到的是一张藏宝图；当他注视着他的杰作时，他预见到许许多多的新城市，一座紧挨一座布满了那张藏宝图。

那年夏天，盖尔说“我们已经有了一个可以复制的模式”。盖尔计划把松

---

〔1〕 是一个评价绿色建筑的工具。其宗旨是规范一个完整、准确的绿色建筑概念，在设计中有效地减少对环境和住户的负面影响，防止建筑的滥绿色化。



岛新城当作模板，在中国各地建造这样的城市。这一计划在当时使其他合作伙伴非常惊讶。每座城市都会比先前的城市建设得更快、更好、更省钱。盖尔承诺说：“这将会是一座很酷、很有智慧的城市！”“我们从这里起步，然后用这张蓝图建设 20 座这样的新城市。绿色！发展！出口！”他们都大为惊讶。盖尔告诉我：“仅中国就需要 500 座像松岛新城这样规模的城市。”他正打算破土新建另外两座城市。有多少城市可以直接与机场紧密相连呢？答案是“所有的城市”。

在持有偏见的美国人眼中，松岛新城以及它的仿建城市看上去像是泡沫经济时代的海市蜃楼。但是，如果把它们作为亚洲迷恋所有宏大事物的产物而摒弃的话，就会错失其背后隐含的规律。当我们进入全球化的下一阶段，面临危机时，我们可能会忽视这一核心事实——世界中心正在从西方向东方转移，而某些点将在东西方贸易中抢占先机。这些点甚至还有名字，斯坦·盖尔炫耀着告诉我：“它叫航空大都市。”

这个名字并不是盖尔想到的。把这个名字告诉盖尔的是一位来自北卡罗来纳大学、名叫约翰·卡萨达的教授。卡萨达按照自己对未来大胆的（有人甚至形容说是让人毛骨悚然的）构想提出了这个名字：我们不应该把机场推向城市边缘，然后想尽办法回避机场；相反，我们应该围绕着机场建设新世纪的城市。为什么？因为过去人们之所以选择住在城市，就是为了享受城市在社会、金融、精神等层面上的纽带性优势。但是在全球化进程中，我们会选择通过光纤和喷气式飞机把彼此联系得更紧密的城市。斯坦·盖尔简单地把这一想法归结为，建造一个用机场相互联结的快捷城市网络。

很多航空大都市要从我们已经称为家园的城市演化而来——只有通过高速公路和偏远小路，我们才能到达航站楼，而不是市中心。对于像松岛新城这样的速造城市，卡萨达教授已经规划了一系列蓝图，通过机场快速铁路和机场快速路把活动的居民区和商业区联系在一起。这些区域的居民从几千人到上百万人不等。按照卡萨达教授的想法所设计的航空大都市正在拔地而起，从中国到印度，从中东到非洲，从迫切发展的底特律城市边缘到古老的阿姆