

旅游发展规划丛书·云南

云南航空运动旅游 发展规划研究

中国旅游研究院昆明分院暨云南省旅游规划研究院

蒙睿 谢洪忠 周琦◎编著



中国旅游出版社

旅游发展规划丛书·云南

云南航空运动旅游 发展规划研究

中国旅游研究院昆明分院暨云南省旅游规划研究院
蒙睿 谢洪忠 周琦◎编著



中国旅游出版社

项目策划：段向民

责任编辑：王 颖

责任印制：谢 雨

封面设计：何 杰

图书在版编目（C I P）数据

云南航空运动旅游发展规划研究 / 中国旅游研究院

昆明分院暨云南省旅游规划研究院等编著. — 北京：中
国旅游出版社，2018.6

（旅游发展规划丛书·云南）

ISBN 978-7-5032-6046-9

I. ①云… II. ①中… III. ①航空运动—地方旅游业
—旅游规划—研究—云南 IV. ①F592.774

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第128987号

书 名：云南航空运动旅游发展规划研究

作 者：中国旅游研究院昆明分院暨云南省旅游规划研究院等编著

出版发行：中国旅游出版社

（北京建国门内大街甲9号 邮编：100005）

<http://www.cttp.net.cn> E-mail: cttp@mct.gov.cn

营销中心电话：010-85166503

排 版：北京旅教文化传播有限公司

经 销：全国各地新华书店

印 刷：北京工商事务印刷有限公司

版 次：2018年8月第1版 2018年8月第1次印刷

开 本：720毫米×970毫米 1/16

印 张：11.75

字 数：207千

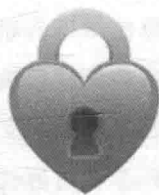
定 价：35.00元

I S B N 978-7-5032-6046-9

版权所有 翻印必究

如发现质量问题，请直接与营销中心联系调换

前言



2010年8月19日,国务院、中央军委出台了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》(以下简称《意见》),提出“要深化低空空域管理改革,大力发展通航产业”。《意见》的出台标志着我国长期以来的低空空域限制正式“破冰”,此举将全面刺激通用航空产业发展,并将对助推航空运动旅游的发展起到重要的作用。2016年,国务院出台了《关于促进通用航空产业发展的指导意见》,提出加快通用航空机场建设,到2020年之前建设超过500个通用航空机场,覆盖一半以上的5A级旅游景区。同时要因地制宜地开发不同用途、不同类型的通航旅游产品。

随着国民休闲需求方式的转变及消费能力的不断增强,以体育运动为核心,以满足健康娱乐、旅游休闲为目的,以“体育+旅游”为模式的体育旅游产业也逐渐形成了一定的市场规模,并成为满足人民群众多样化的体育运动和旅游休闲需求的重要方式。航空运动旅游作为旅游产业与体育产业、通用航空产业等新兴产业融合发展的产物,以其时尚、体验、刺激等特点正逐渐成为旅游消费需求的亮点之一。

航空运动旅游是一个全新的旅游概念、全新的旅游业态和全新的旅游产品,是社会经济发展到一定阶段的基础上,旅游产业为不断满足新型旅游消费需求,旅游景区为不断提升旅游吸引物、丰富旅游产品供给,与体育产业、通用航空产业深度融合的新兴产业业态。航空运动旅游身兼通航、体育和旅游三种功能,是旅游者在旅游城市、旅游小镇、国家A级旅游景区等旅游目的地游览过程中,

利用航空运动飞行器在低空空域（在我国原则上是指真高 3000 米以下的垂直范围）进行的包括热气球、滑翔、飞机跳伞、轻小型无人驾驶航空器、航空模型等一系列运动项目的统称。与传统的旅游活动或是旅游产品相比，航空运动旅游主要是通过借助航空运动飞行器，以全新的观光视角和体验方式，带给旅游者更为强烈、深刻的视觉冲击和心灵感受，与现代旅游者所追求的自由化、自主化、个性化的消费需求不谋而合。

目前，我国旅游正在进入优质旅游发展阶段，云南省则正处于从旅游大省向旅游强省跨越发展的攻坚期，同时也是旅游产业转型升级的关键期。从 2013 年云南省委省政府出台《关于加快旅游强省建设的意见》到 2016 年出台《云南省旅游产业转型升级三年行动计划》《云南省人民政府办公厅关于促进通用航空业发展的实施意见》，再到 2017 年出台《云南省加快推进旅游产业转型升级重点任务的通知》等，一系列文件都把发展航空运动旅游放在了重要的位置，并明确提出要把航空运动旅游作为云南省旅游产业转型升级的新业态和新产品进行重点培育和打造。

为科学谋划并进一步指导全省航空运动旅游产业的发展，本次规划研究将在系统论述航空运动旅游相关研究的基础上，重点分析云南省航空运动旅游发展的基础和条件，并探讨其发展的重点任务与重点工程等。同时对初选重点项目建设做出评估。后续在规划研究的基础上，将出台相关的专项规划，从而为云南省航空运动旅游产业发展提供发展方向和发展思路，并力争最终达到促进云南省航空运动旅游产业蓬勃发展的目标。

——进行《云南省航空运动旅游专项规划研究》是响应国家低空空域改革的重要举措。航空运动旅游作为以低空空域资源为依托，以“通用航空+体育+旅游”为模式的新型旅游产品，首次被纳入国家部门重点支持的旅游产品，将迎来全新的发展机遇。在此背景下，云南省提前全面积极谋划航空运动旅游产业发展，既是对全省空域资源的科学开发与利用，同时也是调整优化产业结构和培育新的经济增长点的客观需要，更是响应国家低空空域改革的重要举措。

——进行《云南省航空运动旅游专项规划研究》是促进云南省旅游业转型升级的重要抓手。发展航空运动旅游有助于传统旅游目的地旅游产品的创新升

级,有利于进一步推动全省旅游产品从平面到立体的转变,并为全省众多交通不发达但旅游资源禀赋良好的地区提供旅游发展新方向和新思路。作为一种创造性的旅游体验方式与旅游产品,航空运动旅游将成为云南省旅游产业转型升级的新方向与突破口。

——进行《云南省航空运动旅游专项规划研究》是优化云南省旅游产品结构的重要途径。以空中游览、飞行体验、私人飞行、飞行比赛、飞行培训等为主要内容的航空运动旅游以其刺激性、体验性等特点与高品质、个性化的旅游产品需求相匹配。开展《云南省航空运动旅游规划研究》,既有利于传统旅游资源的创新开发,又将进一步增强旅游产品的多样性、丰富旅游感受的趣味性、提升传统旅游产品附加值,有助于全省旅游产品吸引力的提升和旅游产品结构的优化。

目 录

CONTENTS



第一章 绪 论 / 1

- 第一节 研究背景 / 3
- 第二节 研究综述 / 7
- 第三节 通用航空概述 / 15
- 第四节 航空运动旅游的基础研究 / 20

第二章 国内外航空运动旅游产业发展 / 41

- 第一节 国际通航产业与旅游业融合发展概况 / 43
- 第二节 国内航空运动发展概况 / 47

第三章 云南省发展航空运动旅游基础分析 / 51

- 第一节 云南省航空运动旅游发展的条件 / 53
- 第二节 云南省航空运动旅游发展存在的主要问题 / 57
- 第三节 云南省航空运动旅游适宜性评价 / 59

第四章 云南省航空运动旅游发展思路 / 65

- 第一节 发展思路 / 67
- 第二节 发展方向 / 68

第五章 云南省发展航空运动旅游主要任务 / 71

- 第一节 加强航空运动基础设施建设 / 73
- 第二节 丰富航空运动旅游产品供给 / 74
- 第三节 培育多元化航空运动市场主体 / 75
- 第四节 提升航空运动装备制造水平 / 77
- 第五节 健全航空运动安全救援体系 / 78

第六章 云南省发展航空运动旅游重点工程 / 81

- 第一节 航空运动旅游产品体系建设工程 / 83
- 第二节 航空运动旅游重点项目建设工程 / 90
- 第三节 航空运动旅游市场营销工程 / 97
- 第四节 航空运动旅游服务体系建设工程 / 101
- 第五节 航空运动旅游市场主体培育工程 / 102

第七章 云南省发展航空运动旅游的保障措施 / 105

- 第一节 深化体制改革 / 107
- 第二节 强化政策支持 / 108
- 第三节 完善安全监管 / 110
- 第四节 规范行业管理 / 112
- 第五节 加强人才培养 / 113

附录 / 115

- 附录一 云南省航空运动旅游初选重点建设项目 / 117
- 附录二 航空运动旅游发展相关政策一览 / 156
- 附录三 云南省航空运动旅游初选重点项目评估一览 / 159
- 附录四 云南省代表性航空运动旅游项目 / 企业一览 / 167
- 附录五 国内外航空运动旅游典型案例一览 / 171

第一章



绪论

第一节 研究背景

国外的通用航空产业发展很成熟,尤其是在第二次世界大战后,随着大量军用机场的废弃和战后飞行员人数的急剧增加,在一定程度上助推了通用航空产业的发展,并由此衍生出了通用航空旅游,即低空旅游。发展至今,国外已有几十年的发展历史。美国作为世界通用航空发展的标杆,拥有23万多架通用航空飞机、19200多个通用航空机场,每年通用航空飞行时间高达2500万小时。创造这些庞大数据的一个重要依托正是美国通航的大众化。据统计,美国通用航空飞行器中有59%是私人飞机,而且私人飞行时间占到了总飞行时间的32%,是通用航空成熟市场最主要的业务领域之一。

根据《2016年民航行业发展统计公报》显示:我国全行业完成通用航空生产飞行76.47万小时,比上一年下降1.9%。截至2016年底,获得通用航空经营许可证的通用航空企业共计320家。其中:华北地区79家,中南地区65家,华东地区66家,东北地区31家,西南地区43家,西北地区29家,新疆地区7家^①。通用航空企业在册航空器总数达到2096架,其中教学训练用飞机621架。从上述数据来看,我国与国外通航产业相比仍存在较大差距,但同时也预示着我国通航产业发展的巨大空间。

一、低空空域管制改革,奠定航空运动旅游发展的政策基础与法律依据

2010年8月19日,国务院、中央军委出台了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》(国发〔2010〕25号),提出要“深化低空空域管理改革、大力

^① 李艳华,高世伟,崔恽.地方政府有效推进通用航空产业的思考[J].港口经济,2013,(3):45-48.

发展通航产业”，并提出要在全中国范围内布局低空改革试点，由此标志着低空空域成为可被广泛开发的资源，同时为低空旅游的发展奠定了基础；2012年和2014年，国务院和中央军委又分别出台《国务院关于促进民航业发展的若干意见》和《低空空域使用管理规定（试行）（征求意见稿）》，进一步细化了低空空域的使用、管理办法和程序，使低空旅游活动开展有了明确的法律依据。

专栏一：低空空域改革政策亮点

●《关于深化我国低空空域管理改革的意见》（国发〔2012〕25号）：通过5~10年的全面建设和深化改革，在低空空域管理领域建立起科学的理论体系、法规标准体系、运行管理体系和服务保障体系，逐步形成一整套既有中国特色又符合低空空域管理规律的组织模式、制度安排和运作方式，充分开发和有效利用低空空域资源。

●《关于推动交通提质增效提升供给服务能力的实施方案》（发改基础〔2016〕1198号）：继续深化低空空域管理体制改革的，提高空域资源利用效率，以通用航空发展集聚地区为支撑，规划建设30~50个通用航空综合基地和约500个通用机场；增强装备制造自主研发能力，促进交通服务、旅游观光、应急救援、医疗救助飞行以及公务机、无人机等通航服务发展；完善通航配套设施和服务保障体系。

二、相关规划和意见的出台，指引航空运动旅游新发展

航空运动旅游已经成为旅游产业发展的核心焦点与热门话题。2016年5月，国务院办公厅印发了《关于促进通用航空业发展的指导意见》，明确提出“鼓励航空消费”；国家体育总局出台的《体育产业“十三五”发展规划》明确提出要“重点打造航空运动等各具特色的体育产业聚集区和产业带；重点建设航空营地等休闲设施”；国家体育总局、国家旅游局等相关部门联合编制并印发了《航空运动产业发展规划》，不仅布局了“200千米航空体育飞行圈”，还明确指出要“建设航空运动营地，完善航空运动赛事活动体系；国家体育总局和

国家旅游局《关于大力发展体育旅游的指导意见》提出要“重点发展航空运动旅游等新产品、新业态”。

专栏二：航空运动旅游发展政策亮点

●《关于促进通用航空业发展的指导意见》（国办发〔2016〕38号）：促进通用航空与旅游业结合，在适宜地区开展空中游览活动；鼓励开展航空体育与体验飞行；利用会展、飞行赛事、航空文化交流等活动，支持通用航空俱乐部、通用航空爱好者协会等社会团体发展，扩大通用航空爱好者和消费者群体。在世界自然文化遗产、国家级风景名胜区、重要体育产业基地等地区建设通用机场，促进空中游览、航空体育、飞行培训等发展。

●《国家发展改革委近期推进通用航空业发展的重点任务》：选择具有一定通用航空业发展基础的省（区、市），开展中央与地方合作共建，推动通用航空业发展示范省建设。开展通用航空旅游试点，建设10~15个空中游览等试点项目。开展航空运动试点，建设跳伞、滑翔伞、滑翔机等15个不同类型的飞行营地。开展通航小镇试点，建设10个以上通航小镇。修改完善低空飞行管理规定，将低空空域真高1000米范围调整至真高3000米，并按程序报批。

●《关于做好通用航空示范推广有关工作的通知》（发改基础〔2016〕2363号）：发展多类型、多功能的低空旅游产品和线路，因地制宜，形成低空旅游环线或网络。与地方旅游资源深度融合，发展趣味性、体验型、丰富多样的航空运动消费产品，建设航空飞行营地。

●《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》（交规划发〔2017〕24号）：支持开发低空旅游线路，鼓励开发空中游览、航空体验、航空运动等航空旅游产品；积极开展通用航空旅游试点，鼓励重点旅游城市及符合条件的旅游区开辟低空旅游航线；推动通用机场建设，建设低空旅游产业园、通航旅游小镇与飞行营地；支持低空旅游通用航空装备自主研制，打造低空飞行旅游装备及配套的专业化生产和产业化应用基地。

三、航空运动旅游已经成为云南省旅游产业转型升级的重点突破口之一

目前,云南省旅游产业正处于从旅游大省向旅游强省跨越发展的攻坚期,同时也是旅游产业转型升级的关键期。云南省已经明确提出要把航空运动旅游作为云南省旅游产业转型升级的新业态和新产品支撑进行重点培育和打造。其中:2014年7月发布的《云南省人民政府关于建设民航强省的建议》提出“积极开发低空空域资源,科学规划和建设通用机场,建立固定运营基地、飞行服务站、维修基地等低空飞行服务保障体系,完善配套基础设施;积极发展航空旅游、商务、护林、救援和航空俱乐部、私人飞行、空中巡逻等业务;积极规划建设通用航空产业园,加快推进通用航空飞行器组装、加工、生产,延伸航空产业链”。《云南省人民政府办公厅关于促进通用航空业发展的实施意见》(云政办发〔2016〕121号)提出要“充分发挥我省旅游资源优势,加大通用航空和旅游的融合,开发航空旅游产品,开展空中游览活动。积极发展个人使用、企业自用等非经营性通用航空,开展商务和私人飞行;鼓励开展航空体育与体验飞行,利用会展、飞行赛事、航空文化交流等活动,支持通用航空俱乐部、通用航空爱好者协会等社会团体发展,扩大通用航空爱好者和消费者群体”。《云南省人民政府关于印发云南省加快推进旅游产业转型升级重点任务的通知》(云政发〔2017〕39号)则明确提出要“围绕全省通用机场布局,在旅游市场基础较好的地区优先发展航空旅游;优选生态旅游区、旅游度假区和国家高A级景区建设一批航空运动旅游基地;规范发展直升机、运动机、热气球、三角翼、滑翔伞、翼装飞行等航空运动旅游产品,开通点对点低空旅游航线;支持临沧、弥勒、江川等地发展通用航空装备制造新业态,鼓励航空运动装备制造园区建设。到2020年,力争建成航空运动旅游基地20个,形成省内低空旅游航线50条,建成5个以上航空运动装备、户外运动装备生产加工特色园区。”

第二节 研究综述

低空空域作为我国重要的战略资源,长久以来始终未能对大众开放。2010年,国务院、中央军委《关于深化我国低空空域管理改革的意见》的出台标志着我国长期以来的低空空域限制正式“破冰”,低空市场成为各产业争先开发的对象。2016年,国家体育总局联合国家旅游局等9部委联合发布了《航空运动产业发展规划》,标志着航空运动旅游作为产业开发序幕的正式开启。

一、国外研究综述

由于学术界尚未对航空运动旅游的英文名称形成统一的提法,因此本研究对 low-altitude、air-tour、aircraft tour、adventure tourism、general aviation tourism、scenic flight tour 等航空运动旅游的相关表述进行了检索。检测结果显示:在国外的学术研究中关于通用航空旅游的研究主要集中在低空飞行对自然型旅游景区所产生的噪声影响、低空飞行安全事故统计,以及空中观光、娱乐飞行和探险旅游等细分产品类型和领域,缺乏对航空运动旅游本身的内涵与外延的综合性基础理论研究,也尚未出现完整的航空运动旅游的相关表述。

(一) 航空运动旅游产品研究

来自澳大利亚格里菲斯大学国际生态旅游中心的 Ralf Buckley^① (2006) 对冒险旅游进行了相关分析,并认为跳伞是一项需要较高专业技巧的冒险旅游项目,通常布局在可进入性较差的地区,而乘坐热气球和直升机的旅游者通常是出于观光的需要,这类产品适宜布局在风景优美的村庄和城镇周边,最后他还指出消费市场最广泛的冒险旅游产品通常技术含量较低。来自惠灵顿维多利亚

^① Ralf Buckley. Adventure tourism products: price, duration, size, skill, remoteness[J]. Tourism Management, 2007 (28): 1428-1433.

大学的 Christian Schott^① (2007) 通过调研发现, 对于包括跳伞、滑翔等冒险型旅游产品, 最好的分销方式是在旅游目的地进行实地营销, 这是因为消费者更容易在目睹了其他消费者进行该项旅游活动之后而产生冲动消费。Paul A. Bell、Britton L. Mace 和 Jacob A. Benfield^② (2009) 在对澳大利亚 Yulara 地区的实地调研过程中发现, 当地的游客服务中心更加鼓励游客乘坐直升机从空中对当地的艾尔斯岩进行观赏, 以取代传统的攀爬观赏方式, 并认为空中观光是浏览国家公园壮丽景致的最好方式, 而且对于一些有身体缺陷的人来说, 乘坐飞行器是唯一可行的观赏偏远地区景色的途径。

(二) 航空运动旅游飞行噪音研究

Michael A. Tarrant、Glenn E. Haas 和 Michael J. Manfredo^③ (1995) 在美国怀俄明州的四处户外旅游目的地对游客进行了调查, 通过 439 份问卷得出结论: 超 1/3 的游客认为低空飞行噪声对自己并没有产生影响。而来自新西兰的 K.L. Booth、N.C. Jones 以及 P.J. Devlin^④ (1999) 对库克山国家公园进行了问卷调查, 并认为空中观光的直升机所产生的噪音会对游客的体验产生影响, 相较于人造而言, 在自然景观上方出现的噪声更加无法接受。此外美国政府已于 1987 年规定国家公园 50% 以上的区域必须在一天中的 75% 至 100% 时间内免受飞行器噪声的干扰。

(三) 航空运动旅游带动效应研究

来自美国内华达大学的 R. Keith Schwer、Ricardo Gazel 和 Rennae Daneshvary^⑤ (2000) 通过对大峡谷国家公园的调查发现, 当大峡谷飞行取消后,

① Christian Schott. Selling Adventure Tourism: A Distribution Channels Perspective[J]. International Journal of Tourism Research, 2007, 10: 1-42.

② Paul A. Bell, Britton L. Mace, Jacob A. Benfield. Aircraft overflights at national park: Conflict and its potential resolution[J]. Research Reports, 2009, 29 (3): 65-67.

③ Michael A. Tarrant, Glenn E. Haas, Michael J. Manfredo. Factors affecting visitor evaluations of aircraft over flights of wilderness areas [J]. Society & Natural Resources: An International Journal, 1995, 8 (4): 351-360.

④ K.L. Booth, N.C. Jones, P.J. Devlin. Exploring pilots experience of integrating technologically advanced aircraft within general aviation: A case study [D]. San Diego: Northcentral University, 2015.

⑤ R.Keith Schwer, Ricardo Gazel, Reimae Daneshvary. Air-Tour Impacts: The Grand Canyon Case[J]. Annals of Tourism Research, 2000, 27 (3): 611-623.

大部分游客将不再选择来到内华达州,这一举措将导致飞行观光游览产业 5 千万~7 千万美元的直接损失,以及 8 千万~1 亿 2 千万美元的间接损失。Ying miao Yu 和 Douglas Michele Turco^① (2000) 对 1995 年的柯达阿尔伯克基的国际热气球嘉年华的经济带动性进行了研究,并指出此类大规模嘉年华活动能够带动参与者在当地其他旅游产品上的消费,是助推旅游产业发展的有效策略。K. L. Booth 和 N. C. Jones^② (1999) 共同发表的研究中采用调查问卷和面对面采访的形式对空中游览对游客的影响进行了细致的分析,研究发现空中游览对旅游目的地的发展产生了积极的影响,同时对地面游客的旅游体验以及对环境保护产生的负面影响也应该重视。Peter Forsyth^③ (2006) 使用一般均衡模型定量分析了通航政策和旅游业的关系,根据实证结果得出通航产业的发展能够加快旅游目的地旅游业的转型升级,同时提出通航政策的制定应该考虑对当地旅游业的影响。

(四) 航空运动旅游安全事故研究

美国政府在 2013 年的国会辑要中指出:2010 年全美飞行事故中,通用航空事故占到 96%,产生致命伤害的事件占总事件的 97%,意外死亡事件占 96%,而固定翼飞机和直升机事故占比分别为 52% 和 48%^④。Tim A. Bentley、Stephen J. Page 和 Keith A. Macky^⑤ (2007) 根据对年龄、性别、时间变量的分析探讨了与探险类飞行旅游有关系的事故的具体特征。Susanne Beckena 和 David G. Simmons^⑥ (2002) 提出航空探险旅游在整个通航旅游危险状况发生的概率最

① Ying miao Yu, Douglas Michele Turco. Issues in Tourism Event Economic Impact Studies: The Case of the Albuquerque International Balloon Fiesta[J]. Current Issues in Tourism, 2000, 3 (2): 138-149.

② Booth K.L., Jones N.C., Devlin P.J Measuring the effects of aircraft overflights on recreationist in natural settings[M]. Wellington New Zealand: Department of Conservation, 1999. partment of Transport & Regional Services, 2007.

③ Peter Forsyth. Martin Kunz. Memorial Lecture Tourism benefits and aviation Policy[J]. Journa of Air Transport Management, 2006, 12: 3-13.

④ Congressional Digest. US civil aviation accidents review of aircraft accident data[EB/OL]. [2013-06/2017-01-01]. www.CongressionalDigest.com.

⑤ Tim A. Bentley, Stephen J. Page, Keith A. Macky. Adventure tourism and adventure sports injury: The New Zealand experience[J]. Applied Ergonomics, 2007 (38): 791-796.

⑥ Susanne Beekena, David G. Simmons. Understanding energy consumption Patterns of tourist attractions and activities in New Zealand[J]. Tourism Managemen, 2002, 23: 343-354.