

地方通航特色旅游模式探讨

克什克腾旗人民政府旗长 于伟东
(2014年9月10日)



尊敬的各位领导、各位来宾，同志们、朋友们：

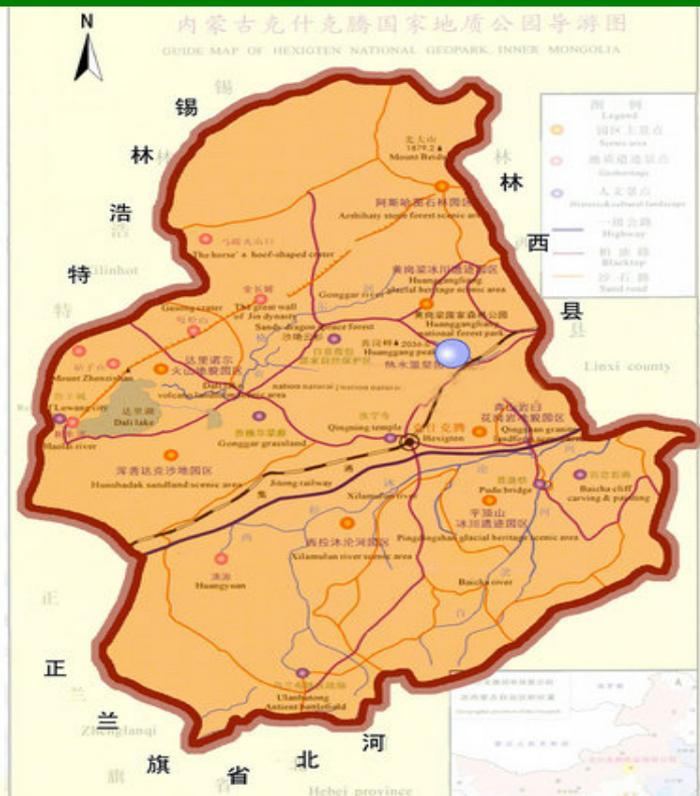
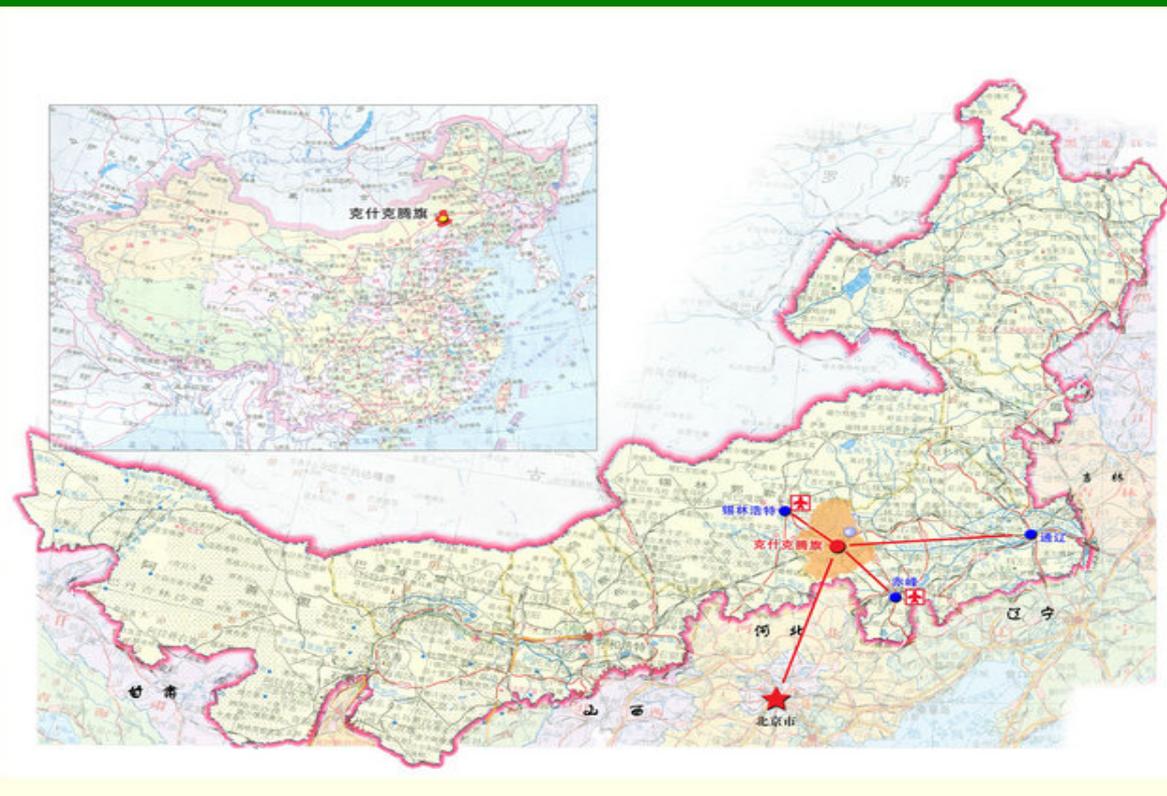
大家上午好！

刚才几位嘉宾的演讲，让我感触颇深。作为地方政府，我们看到了通用航空给地方经济发展带来的潜在效应。今天，有机会和全球通航人士共同交流学习，感到非常荣幸，真诚希望大家为我们正在探索的模式，提出更好的意见。

先自我介绍一下，我是内蒙古自治区赤峰市克什克腾旗人民政府旗长——于伟东。我演讲的题目是《地方通航特色旅游模式探讨》，主要从克什克腾旗旅游现状、低空旅游发展情况、通航特色旅游规划及未来愿景等几个方面，和大家交流探讨。

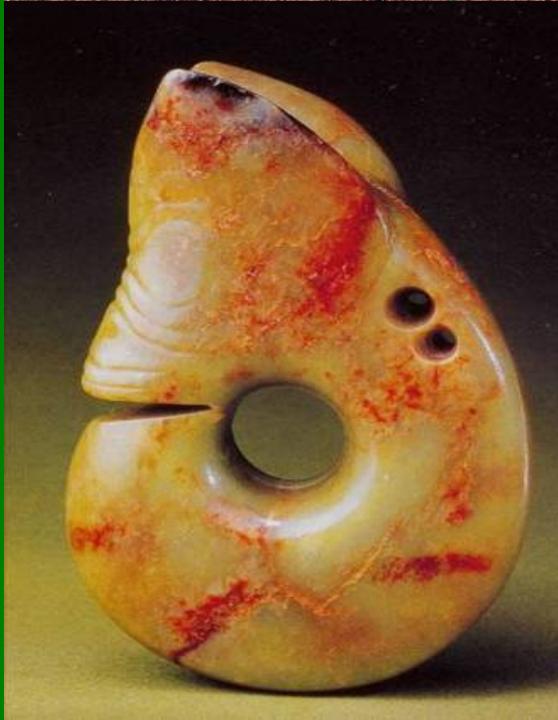


一、克什克腾旗旅游现状



克什克腾旗位于内蒙古东部、赤峰市西北部，地处内蒙古高原与大兴安岭南端山地和燕山余脉七老图山的交汇地带，总面积20673平方公里，总人口25.3万，是一个以蒙古族为主体、汉族居多数的地广人稀的少数民族聚集区。

“克什克腾”系蒙古语，汉译为“亲兵”、“卫队”，这里曾是元朝皇帝遴选护卫之地和蒙古黄金家族弘吉刺部的属地，历史遗存应昌路为元末和北元的首都；克什克腾旗是中国历史上北方著名的游牧经济文化中心，出土文物多属“红山文化”与“夏家店文化”；于清顺治九年（公元1652年）建置，迄今已有362年的历史。



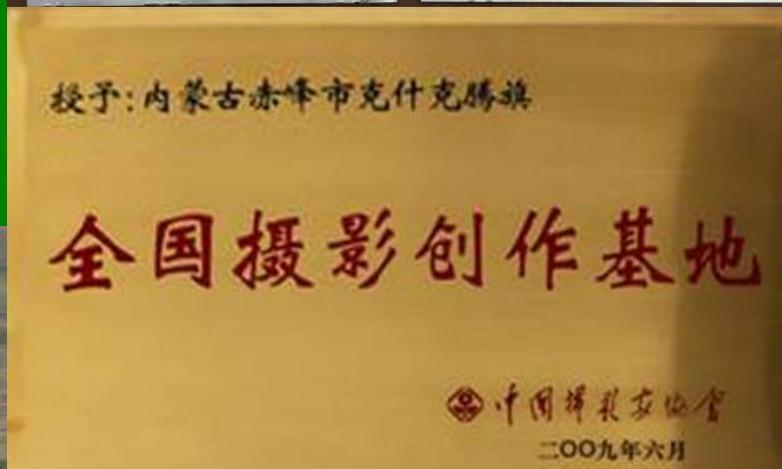
克什克腾旗旅游资源富集，品位高，组合性强，除胡杨林外，境内几乎囊括了内蒙古自治区所有的旅游景观类型，草原、森林、沙地、湖泊、温泉、石林、岩臼、珍稀动植物、蒙古族风情、文物古迹一应俱全。



拥有克什克腾世界地质公园、达里诺尔国家级自然保护区、白音敖包沙地云杉国家级自然保护区、黄岗梁国家森林公园、桦木沟国家森林公园、黄岗梁国际狩猎场、乌兰布统国家风景名胜区、鲁王城及金边堡国家级重点文物保护单位等9处世界级和国家级旅游资源。



被誉为“内蒙古缩影”和“北京御花园”；是“中国优秀旅游目的地”、“中国旅游强县”、“国家级旅游服务标准化示范旗”、“全国摄影创作基地”、“中国温泉之乡”、国土资源科普和野外科学观测研究基地、中国飞行大会永久举办地。2013年接待国内外游客320万人次，实现旅游综合收入20亿元。



传统旅游资源的利用，一方面以风景名胜为强有力的吸引点留住游客；另一方面通过打造集散服务中心，为游客提供更多的便利。我们希望能够通过更多途径，深入挖掘旅游文化内涵和价值所在——即在突出草原文化禀赋和不破坏生态环境的前提下，发展新兴旅游业态，推动旅游业提档升级，这也是我今天和大家探讨的内容之一。



二、低空旅游发展情况



（一）相关概念。

1. **低空空域**。2010年国家颁布了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》，提出逐步开放一些区域的低空，不同地区可以根据各自的特点和实际需要具体划设，但需要经过报批方可执行。低空空域分为管制空域、监视空域和报告空域三类，其中报告空域为目前相对开放的空域，每次飞行只要事先报备，确保能让雷达看见、联系上，就可以不需审批。

2. 通用航空。通用航空的经营
范围主要包括公务飞行、私人飞行、
飞行员训练、体育与娱乐飞行、空
中出租、农业、建筑、摄影、勘探、
观测与巡逻等航空作业以及搜寻与
救援等特殊飞行。通用航空主要是
在距离地面约3000米以下的低空空
域飞行。



3. 低空旅游。低空旅游主要
是指利用直升机、水上飞机、动
力伞、三角翼、热气球等低空交
通工具，在低空空域参观游览景
点的立体旅游方式。低空旅游直
接推动的或许是“国内航空热”，
而间接推动的则是快速迎来中国
通用航空产业的“春天”。随着
低空空域的开放，从通用飞机的
硬件维修、管理人才培养、飞行
员培养，到运营基地建设、低空
旅游市场开发，一个新产业链正
在形成。

低空旅游具有以下几个特点：

一是方便快捷。

低空旅游航线一般以直线飞行为主，缩短了旅游者途中的耗费时间。同时，由于通航飞机起降方便（数十平方米的平地就可以作为起降平台），可以快速穿梭于出发地和目的地之间，在节约时间的同时，减少了旅游者的经济耗费和体力耗费。





二是受地形条件限制少。通航飞机在空中活动范围非常大，从低空数十米至中空三四千米均是理想的飞行空间，摆脱了高山、大川等“障碍物”的束缚，把旅游者的视角从通常的平视和仰视中解脱出来；乘坐民航飞机出行，一般在空中只能看到蓝天和白云，而对于通航类飞机，只要天气条件许可，即可根据旅游者的要求来控制飞行高度，甚至还可以悬停在距离地面数十米、数百米的高度，使旅游者能够从一个崭新的视角俯看风景。另外通航类小飞机还可以将旅游者的“触角”延伸到更广阔、更神秘的空间。

三是对周围环境影响小。发展低空旅游既不需要建设民用飞机起降所必需的数千米跑道和大型停机坪，也无需像发展汽车、火车运输那样绵长的公路和铁路。不仅投资小、使用土地少，而且对于地表的植被不会有太大破坏。欧美很多国家正是出于保护生态环境的目的，放弃了在生态脆弱地区修建便捷的地面交通设施，转而发展低空旅游。



四是一机多用，利用率高。景区有淡季和旺季之分，鉴于多数通航类飞机具有一机多用的特点，旅游淡季可根据地域特点用于森林防火、物资运输、农林喷洒等业务，旅游旺季可根据客源情况组织飞行，提高旅游资源的利用率。

（二）低空旅游发展现状。

近年来，中国通航发展政策支持力度空前，改革步伐不断加大，现已纳入国家“十二五”规划重点内容。作为战略性新兴产业的重要方向，低空旅游迎来了新的发展机遇。据不完全统计，目前国内开展低空旅游的地区已达20个，知名度较高的是北京、天津、三亚和昆明。

北京	我国首个低空旅游示范基地
天津	最大众化的直升机观光飞行体验区
三亚	国内首个行业认可水上飞机中心
昆明	空中鸟瞰滇池美景中心

海南、河北、山东、沈阳等地也相继成立了通用航空公司，少数地区还建设了通用机场，在克什克腾旗的桦木沟国家森林公园，我们也按照1A跑道规格建设了通用机场跑道。

三、地方通航特色旅游模式探讨

尽管各地对低空旅游都有了初步认识，但不得不承认，低空旅游在中国刚刚起步。今天，我主要谈的是通航特色旅游模式。结合克什克腾旗当前旅游发展情况谈几点浅显的认识，也希望能和大家共同研究探讨。



（一）地方通航特色旅游模式简论。

2013年7月份，中国AOPA飞行大会在克什克腾旗隆重举行，现场近百架通用航空器密密麻麻地一字排开，即使现场下着大雨，也没能影响全国各地旅游者前来观看。为期三天的飞行表演和体验飞行，让桦木沟国家森林公园一下子热闹起来。这一点，让我颇为震惊。今年7月份，飞行大会如期举行，全国各地飞行爱好者带着自己的飞行器，或表演、或飞行训练，各大媒体纷纷报道。



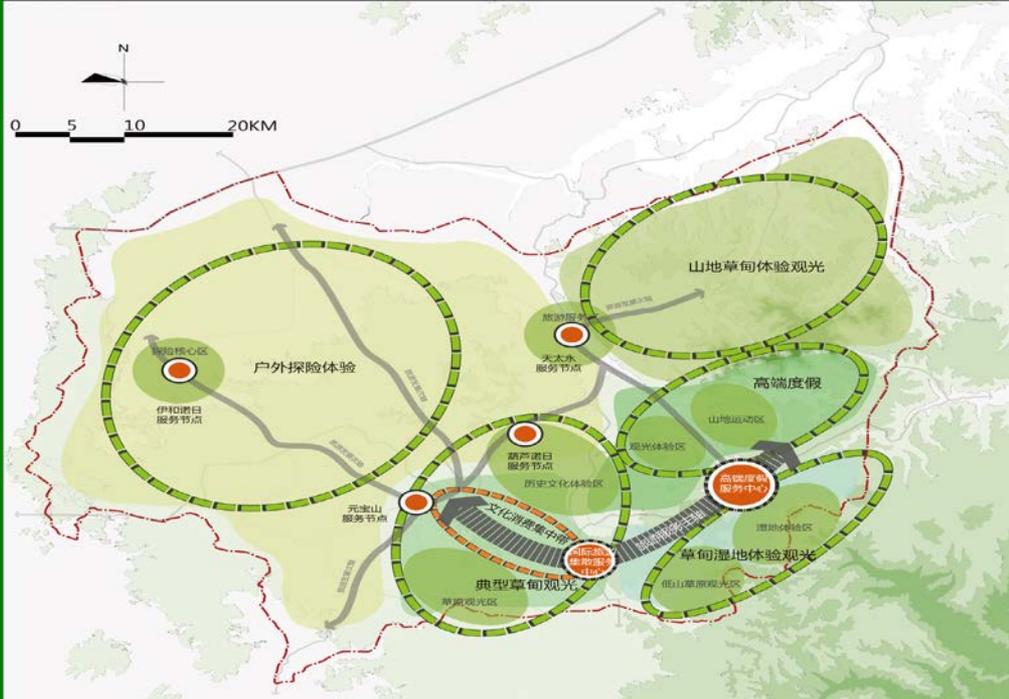
今天，为什么在这里我没有谈“低空旅游”，而是用“通航特色旅游”，一方面因为低空旅游的界定相对狭隘；另一方面从近几年中国AOPA飞行大会的举办情况看，确实让我们对“通航特色旅游”有了一定的认识和了解。

所谓“通航特色旅游”模式，我作一个简单的概括，那就是充分利用当地的旅游、环境、休闲等资源基础，以观光游览、航空运动、飞行体验、执照培训等通航旅游项目为载体，带动当地服务业、建筑业、文化创意等关联产业发展，提升当地品味、增添发展亮点的一种模式。如果能够盈利，那应该是一种很好的经济模式；如果看不到赢利点，只能称之为一种探索中的模式。

众所周知，旅游经济的增长，首要是游客数量的增加。而游客数量增加的前提，是要有更多的人了解当地的旅游资源。克什克腾旗人民政府在与中国AOPA深入合作之初，就针对如何加快转变旅游业发展方式作了深入调查研究。在和中国AOPA接洽和熟识后，协会给予了我们很多新的启发。目前，在加快转变旅游开发、消费、服务方式等方面达成了以下共识：一是要继续深化草原观光体验模式；二是要渗透通用航空主题体验。而今天我重点要和大家分享的是：关于通用航空特色旅游概念的引入。这对一个正在蓄势待发的旅游地区来说，无疑是一个新的特色和亮点。



在通用航空发展成熟的国外，通航特色旅游、通用航空会展、人才培养等市场尽管处于产业链的下游，但其规模均在百亿美元左右。国外通航技术已相对成熟，但其发展模式不能照搬，但其规模和前景引入更有信心。





可以说，打造智慧旅游一直是我们的努力方向。低空旅游应该算是智慧旅游的一种模式，但如果仅单纯运作低空旅游、开发低空旅游线路，对于幅员辽阔的克什克腾旗来说，并不是最明智之举。我们的初步设想是：把通用航空特色纳入克什克腾旗传统旅游范畴。一方面加强对传统旅游模式的改造，即在传统观光旅游模式中融入休闲度假产品；另一方面让更多的通航资源介入，使旅游产业与通航产业紧密结合，推动形成跨领域、跨行业的资源立体整合圈。

(二) 通航特色旅游规划及未来愿景。

去年和今年的7月份，在桦木沟国家森林公园连续举办两届的中国AOPA飞行大会，让更多的飞行爱好者了解认识到，在克什克腾旗有一片良好的报告空域。随着中国AOPA飞行大会永久会址的落地，让我们对通航特色旅游有了进一步的战略规划。

首先，强大的基础建设是发展通航特色旅游的根基。由协会指导投建的中国AOPA北方活动基地规划占地面积约450亩，机场跑道按照1A跑道标准铺设，北京军区空军在这一区域为通用航空的发展而划设了3万平方公里的报告空域，该基地除用于举办飞行大会之外，还可用于会员培训、训练。在飞行大会体验季，游客可以在教练的陪同下亲自驾驶小飞机，低空鸟瞰草原风光。





其次，打造相对成熟的低空交通服务网络体系是发展通航特色旅游的根本。未来3—5年，克什克腾旗将继续建设通用航空机场和飞行基地。作为通航特色旅游的探路者，我们希望借此打造一个相对成熟的低空交通服务网络体系。



还有一点，也在整体规划范畴之内，即目前大家都在议论的“航空小镇”。为延长游客的驻留期，我们希望建设一个商业中心区，提升游客的聚集数量。我们所说的商业中心区不同于大城市的商业中心，而是集散服务中心的升级版。当然，因为中国通航文化还在普及中，“航空小镇”的筹建，不应是单纯的一条跑道、几架直升机、几栋别墅，更不是单纯意义上的房地产；而是既推动地方经济发展、又为中国通航发展提供契机的小镇，是让老百姓爱上飞行、让飞行爱好者聚集的最佳平台。我们设想从航空文化科普等入手，每年举办一次飞行大会，大力推广静态展示、航空表演、体验飞行等模式，让执照培训、租赁销售、托管维修等业务逐步渗透融合，并以此为基础，打造“航空小镇”。





克什克腾旗的桦木沟国家森林公园与瑞士达沃斯纬度大体相同，气候条件、自然风光如出一辙，这为我们引入特色建筑群提供了良好基础；另外克什克腾旗拥有良好的空域资源，这是先决条件，即飞行器在这个地方可以飞上天。在提升传统旅游的同时，我们将“航空小镇”的概念提出来，也要感谢中国AOPA把桦木沟国家森林公园作为中国飞行大会的永久会址。通过这个平台，每年我们可邀请全球各地的飞行爱好者携带自己的飞行器，到此进行飞行表演和飞行训练。

总体上看，通航特色旅游以其自然资源需用度较小的优势，迎合了旅游与生态和谐发展的需求，对打造可持续发展的旅游产业起到了积极的促进作用；下一步，我们将利用通航旅游这个概念，继续深化飞行体验，着力建设特色航空小镇，并以此提升克什克腾旅游的知名度和美誉度，有效拉动餐饮、住宿、娱乐等相关领域消费，为打造全国草原地质文化旅游和休闲养生基地贡献力量。



我们相信，几年后，大家再去克什克腾，一定会有全新的感受。感谢国际AOPA、感谢中国AOPA，感谢在座各位的聆听！



谢谢大家！

