

我国民航专业与旅游产业融合发展研究

摘要

世界经济社会格局的发展多变、技术智慧产业的革新升级、市场消费需求的个性差别，给各领域不管是传统产业还是新兴产业的发展带来挑战与威胁。如今，仅仅依靠单一的资源链和产业发展模式，很难达到自身发展的目标和追求的效益，同时阻碍产业的转型升级和多元发展。在充分认识到复合型产业价值链和融合发展的背景下，整合资源、统筹规划、协同共赢成为产业发展的主要趋势。在过去的几十年间，随着经济社会的发展和产业规模的扩大，我国航空业与旅游业快速发展，呈现出互融共通，协同并进的良好发展态势。区域经济旅游合作一体化、通关便利化、产品需求个性多样化，加快了旅游与机场航线网络的联系。航空作为旅游者首选的出行方式，因便捷、安全、舒适、经济和不受地形限制等一系列优势，为旅游业的发展提供了最主要的出行保障，在提升城市旅游景区间通达性与可进入性的同时还能推动旅游产业的转型升级。另一方面，高端旅游和私人定制专属旅游的兴起，增加了航空客源市场结构，提升了航空公司的市场竞争能力。旅游配合航空，航空支撑旅游，双重压力多管齐下，拉伸产业融合跨度，拓宽合作领域，航空借助旅游的产业优势，不断拓宽和延伸空间航线网络，连通国家、地区，赢得了稳定的客源以支持自身的业务发展和规模扩大；旅游利用航空，创新产业业态、促进资源优化、设计航旅产品，增加产业综合效益。根据相关资料表明，航空与旅游的融合为市场带来了巨大的发展前景，带动产业价值近 20% 的增加和提供 30% 的就业工作机会，航空与旅游相互影响的作用和带来的经济效益显而易见，航空与旅游的融合不仅能整合资源，催生产业发展一体化，还能推进区域经济社会的发展。因此，紧密衔接航空业与旅游业，共享资源和政策体制，融合发展目标，建立专门的航空与旅游融合发展机制和领导工作部门，形成协同发展管理机制，打造航空与旅游融合发展战略，创造新的产业增长极。

关键词：航空；旅游；融合发展；对策与建议

一、绪论

(一) 选题背景

航空与旅游融合能发挥产业综合效益创造经济增长极随着全球跨境旅游迅速发展，航空运输业与旅游业在市场开放、旅游便利化主题下加快融合发展。旅游业有着“无烟产业”、“最具生命活力产业”、“永远的朝阳产业”的美称，世界上无论是新兴经济体还是发达经济体，都将旅游业视为经济增长、出口和就业的关键支柱之一，旅游已成为越来越多的人的消费方式。与此同时，航空业同样作为“最具发展潜力产业”和朝阳产业，在旅游业发展进程中，航空业发挥着不可替代的作用，二者相依相存、相互促进，对国民经济和社会发展意义重大。国际旅游市场的蓬勃发展，导致出入境旅游人数的增多，带动了机场枢纽建设和航空航线规划，以航空为支撑，促进了国际地区间的旅游资源要素的双向流动。旅游为航空发展提供重要的客源和业务，促进航线网络完善，增加产业附加值；航空作为旅游者出行最主要的交通工具，不仅能带动旅游资源的开发和产品的创新，还能延伸旅游产业价值链，拓宽旅游产业营销渠道。航空业通过航空枢纽建设和航线网络建设，发挥网络经济性与规模经济性特点，可显著提高中心城市的吸引力和辐射力，促进地区经济和旅游业共同发展。

带动产业价值叠加融合，成为区域经济发展新引擎丰富的旅游资源让我国成为西南乃至全国旅游发展较好的地区之一，旅游客源市场的多而散带动了市场的需求，进而为我国机场建设和产业提升提供了强大动力，而机场的发展对改善我国旅游的客源结构、提高旅游效益、提升旅游辐射力、带动招商引资等方面起到了至关重要的作用。航空业与旅游业资源的整合，不仅能优化产业结构，使产业叠加融合，还能充分发挥双方优势，提升市场竞争力，合作共赢。因此，搭建航空与旅游合作平台，增强产业的互动合作，是促进我国区域经济社会发展的独特优势和有效途径。

(二) 研究目的

我国是旅游大省，也是航空大省，如何向旅游强省和航空强省转变是航空业与旅游业规模化发展的一大问题，只有将二者融合，上升到国家级战略层面，将机场、航空公司、旅游部门融为一体，才能更好地推动产业集群发展，促进我国国际影响力的提升和面向世界开放互通门户的打造。

航空业与旅游业相互依存，同步增长，有着共同的发展目标、产业价值和战略意义。多年来，旅游产业格局不断加深，综合效益不断扩大，形成了连片发展的良好趋势，已经发展成为我国重要的支柱性产业，对区域经济生产贡献突出。与此同时，政府对发展航空业高度重视，强势推进，航空业得到快速发展，建成了以昆明国际机场为核心，丽江、版纳、芒市、机场为次区域中心，其他支线机场为重要节点的连接国内外大通道的中枢辐射式航线网络体系。但是，由于航空业与旅游业缺少发展的平台和机制而导致发展中的“掣肘”与“脱节”现象，使两个产业都大而不强。目前，我国航空产业和旅游产业的发展都到了转型升级、提质增效的阶段，面临由航空大省向航空强省、从旅游大省向旅游强省跨越的挑战。探索航空和旅游融合发展的有效机制、路径和模式，按照政府主导、产业融合发展的原则，推动航空业与旅游业相互支撑、互利共赢，搭建航空业与旅游业信息化合作发展平台，从而将我国打造成为具有国际影响力的旅游目的地和面向，西南开放的区域性国际旅游集散地、努力建成国家门户型机场枢纽，完善空港产业区建设，推动我国向国际大中型城市发展。

(三) 研究意义

1.理论意义

旅游业与航空运输业是天然的同盟军，航空和旅游渊源深厚——庞大的旅游市场离不开航空运输业的大力支持，旅游业的繁荣推动了航空运输业的快速发展。通过对航空和旅游两大产业融合发展研究、协同分析，能够拓宽航空和旅游产业链，扩大双方客源市场，为政府、机场集团、航空公司、旅行社、景区点）实现业务互相支持、资源优势互补、谋求共同发展和互利共赢提供相应的策略和理论依据。

2.现实意义

航空与旅游的融合能带动区域经济社会发展，产生强大的产业综合效益随着国家和地方各项航空与旅游融合发展政策、协议、框架的相继出台，为我国航空与旅游的融合发展提供了前所未有的政策保障和发展机遇。航空与旅游正处在政策利好、需求增长、产业转型、体制完善地迅速发展时期。据统计，我国旅游业每年增长率稳步上升，未来十年将会发展成为世界最大的旅游客源输出地和旅游目的地国家。同时，我国航空旅客吞吐量不断增长，大型机场枢纽和区域性机场枢纽都在加快推进基础设施建设、航线网络规划，保障区域间与旅客的双向流动。因此，对航空与旅游进行深层次、多角度的分析探讨不仅能开拓新的航空与旅游融合产品，打造航空旅游立体网络，还能共享双方资源，形成产业综合效益，带动地区经济发展。

（四）研究内容

航空与旅游的融合是我国打造互通门户、战略高地、经济走廊的重要表现形式，也是我国从实际出发，联合产业发展，建设航空强省和旅游强省的实际需要。本文在总结和借鉴国内外航空与旅游融合发展研究成果的基础上，主要分三个部分来分析我国航空与旅游融合发展。

本文的第一章和第二章为第一部分，主要从不同侧面阐述了航空与旅游融合发展的背景、研究目的和意义，然后对研究的内容和方法进行简要的概述，并对国内外航空与旅游关联方面的相关文献进行较为全面、深入的综述，总结国内外航空与旅游融合发展的研究成果和相关理念。同时，对本研究中所涉及到的概念和理论框架进行阐述，为文章研究我国航空与旅游融合发展奠定理论基础。第二部为文章第三章，通过系统全面地对我国机场枢纽建设、航线网络布局、和旅游产业发展现状分析的基础上，利用问卷调查分析航空业对旅游业发展的影响机制，并对比分析机场开通前后对当地区域旅游经济效益的带动作用，总结归纳航空业与旅游业发展现状和相互影响作用后，通过构建经济和旅游人数的对数回归模型，利用格兰杰因果检验经济发展、旅游人数和机场旅客吞吐量之间的关系，提出我国航空业与旅游业融合发展的战略意义，以此为基础，从宏观和微观两个层面对航空业与旅游业融合发展进行深入的分析，阐述我国航空业与旅游业融合发展的路径与机制，以及融合发展过程中所面临的障碍和问题。第四部分为文章的第五章，以我国航空与旅游融合发展存在的障碍和问题为切入点，给出推动我国航空与旅游融合发展的政策措施和对策与建议，最后对全文进行总结概括，并提出本文的不足之处和对未来的展望。

二、研究综述与理论框架

(一) 国内外研究综述

1. 国外研究综述

20 世纪早期，发达国家的航空企业与旅游企业就已经关注和开始探索二者之间如何实现融合发展的的问题，并积累出大量有关实现产业融合发展的路径经验。70 年代，国外航空公司由于业务经营的需要，或出于多元化发展的考虑，开始在机场附近投资兴建酒店来满足公司员工及航空旅客需求，由此，单一化的运输业务就逐渐转变为涉及旅游产业的多元

化业务。80—90 年代，航空企业与旅游企业之间的联系更加紧密，偶然合作也逐步升级为战略联盟，共同推出和创新主打“航空机票+旅游产品”的特色套餐。一些国际性航空公司步子迈得更大，争相组建自己的旅游公司直接经营旅游服务相关业务。进入 21 世纪，随着电子商务的不断兴起和发展，航空公司在组建和完善自己的电子机票销售网络基础上，也纷纷将目光投向网上旅游市场，通过与旅游网站合作，或自办旅游网站涉足网上旅游业务，争夺旅游网上市场份额，进而形成航空业发展的新趋势。基于航空与旅游两个产业融合发展的内涵及其相互影响和促进的角度，发现国外有关航空业与旅游业的研究内容涉及机场、航线网络、航空公司、旅游流、旅游效益等众多领域。

航空旅游的产生是基于旅游的地域尺度联系，而这种联系最大的价值在于时间形成的潜在效益，航空因快速安全、便捷舒适等优势，在有限的旅游时空内，成为了旅游者最主要的旅游交通方式，航空与旅游的关系日益密切。国外很多学者都将航空运输方式与旅游经济效益联系起来，研究其相互影响机制。杜夫·朗格（Dolphin Lundgren，1973）通过将特快列车、现代汽车和航空运输等旅游交通方式的差异性对比分析，发现航空运输有着其他旅游交通方式在大中远距离上无法比拟的优势，对改善城市通达性和吸引游客具有重要作用¹⁵。汉隆（Hanlon,1984）认为，航空发展与当地旅游经济之间有着正相关效益¹⁶。皮尔斯（Pearce，1987）通过实地考察发现，欧洲大部分游客对于航空采取的运输方式有着极大选择差异，航线直飞和包机旅游是促进欧洲国际旅游快速发展的主要方式之一¹⁷。特顿（B.J.Turton，1996）通过航空运输对旅游市场影响机制的研究，结合津巴布韦本国机场规划的航线，认为旅游业的发展必须要和航空配合才能发挥出其真正地效益，最终才能带动津巴布韦经济的增长¹⁸。斯宾塞（Spencer, 2009）认为航空公司应与更多的旅游目的地联合营销，甚至包括竞争对手，共同建立新的合作机制，联合开发航空与旅游产品和旅游线路，这样就可以通过航线分布串联旅游地来吸引更多的游客，促进当地旅游效益的增长¹⁹。

2.国内研究综述

由于经济社会、管理体制等诸多方面的原因，我国航空业发展起步晚，相对于国外发达国家有一定的差距，由于航空业与旅游业都是在经济社会需求背景下快速发展起来的第三方新兴产业，在探讨航空业和旅游业融合发展机制的进程中相对缓慢。90年代以前，航空企业只是被单纯地当作交通运输工具来运营，因而，在将业务向旅游服务领域拓展方面相比国外航空公司也就比较滞后。1987年，航空企业与管理局分离，至此，我国航空业正式进入市场化运营阶段。在进入21世纪之前，我国航空规模缓慢扩大，机场旅客吞吐量也在逐年增长，但增长速度不快，这也为后来我国机场的快速扩建奠定了基础。随着我国加快推进区域经济社会的发展，为航空业提供了良好的发展空间。旅游产业的兴起为航空带来了丰富的客源市场和业务需求，航空业逐渐向旅游业和周边相关产业渗透，形成产业发展新业态和密切关联的统一体，在这样的发展形态下，我国大多数学者逐渐关注和重视航空业与旅游业的发展机制，并不断充实航空业与旅游业融合发展的研究成果。

周蓓、李艳娜(2004)以我国西部地区为例，探讨了西部地区旅游资源和机场空间分布格局的内在联系，指出有机场分布的地区，旅游资源开发速度要高于没有机场的地区⁸。代义军、熊继红(2006)指出机场、旅游目的地和客源地是密不可分，相互作用的。机场是连接旅游目的地和客源地的主要方式，三者的结合是促成旅游产生的重要因素，机场能最大化地优化客源市场结构，吸引

更多的旅游者对目的地的选择，带动当地旅游的快速发展^{3'}。朱维贵、王进胜(2006)通过分析对比我国当地机场开通前后对旅游业的影响，发现地方机场的修建和当地旅游有着极强的依附性和关联度，机场成为了当地旅游业发展平台，提高了城市的旅游吸引度，带动了入境旅游，尤其是增加了国外地区间客源的流动²¹。黄成林、梁双波、何调霞(2007)基于灰色理论和RBF

神经网络模型研究中国机场的格局对全域旅游产业发展的影响，认为机场客运量与旅游业之间是有很强的灰色关联度，并统计了二者的发展演变规律 [21]。

孙华程、周蓓 (2005) 以四川九寨沟景区为研究对象，对比景区机场开通前后对旅游带来的变化，分析发现景区客源市场结构和形成规模发生了重大改变，机场为九寨沟的旅游创造了进入条件，并根据旅游产业设计出适合不同旅游者需求的产品，提升景区旅游形象影响力 [22]。蔡灵洁、尚晓丽、丁燕 (2007) 通过分析旅游交通网络中公路、铁路、航空与湖南省旅游业之间的关联机制，发现湖南即便在公路和铁路的带动下旅游能呈现较好的态势发展，但航空才是最终带动全省旅游产业转型升级、增速发展的保障 [23]。杨秀云、张宁等 (2011) 通过构建机场与旅游产业的协同发展机制，证实航空业与旅游业内部有着很强的关联作用，有着明确的发展层级和管理结构，航空与旅游是相互促进发展的 [24]。王冠云 (2011) 通过探索丽江旅游业发展趋势，发现机场是促进丽江旅游形象打造，提升丽江国际影响力和区域地位的主要原因。

(二) 相关概念

1. 航空

航空从字面上可以理解为飞行器在空气空间的飞行，从实际用途上是指根据不同的目的和需求而进行的一切航空活动。航空活动包含了航空运输、科研教育、军事演习、生产制造等多个领域和行业。人们经常从各自的领域界定“航空”概念，从而使其内涵极为丰富。

2. 旅游

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/637064003012006065>