

数量从2009年腾冲机场通航之初的330万人次增至2015年的862万人次。

1995年6月建成通航的丽江机场，经过两次改扩建后，正以全新的面貌把各地旅客源源不断地运向丽江。据丽江三义机场党委书记彭利群介绍，目前丽江三义机场共计通航城市55个，开通航线55条，其中国际及地区航线6条，分别为曼谷、新加坡、首尔及台北、高雄、香港。2015年，机场共保障航班45939架次，旅客吞吐量达562万余人次。

“一个机场带动一片市场”

背靠大山、地处边疆的省情，注定交通问题必然成为制约云南省旅游业发展的瓶颈之一。近年来，伴随着云南省民航事业的发展，全省旅游业也迎来了前所未有的机遇，各地旅游业的发展呈现出遍地开花之势，游客逐年增长，旅游经济收入也连年刷新，凸显出“一个机场带动一片市场”的局面。作为拥有全省第一个地市级机场的西双版纳州，2015年累计接待国内外游客2001.4万人次，为当地带来286.7亿元的旅游收入。同样，作为边陲小镇的腾冲，在短短几年内探索出我省旅游改革典范“腾冲模式”，很大程度也得益于机场的开通。“机场建成开通前，由于交通不便，尽管我们腾冲拥有丰富的旅游资源，也如同深闺女子，无人问津。”赵黎敏介绍说，机场的建成和通航，彻底改变了腾冲“山间铃响马帮来”的状况，使腾冲旅游业发展呈现出前所未有的强盛势头，有力地促进了老景区的改造提升和新景区的开发以及酒店等行业的发展。

在和顺镇水碓社区，记者看到，火山石铺就的村道两旁，客栈、宾馆、酒店随处可见，一座座典雅古朴别致的建筑物错落有致地排列在道路两旁。据社区党总支书记刘振胜介

绍，近几年来，随着游客的逐年增加，水碓社区旅店行业发展异常火热，尤其是随着腾冲驼峰机场的建成和通航，很多福建、浙江等地的老板来到水碓社区向居民租地建酒店、宾馆、客栈等。

走进和顺客栈，只见这栋三层的小楼布置得格外温馨和古朴。站在客栈走廊，不远处的湿地、荷塘、白鹭……尽收眼底。客栈老板寸先生告诉记者，和顺客栈建于2007年，共有10间客房。前些年和顺的游客较少，即使价格很便宜入住率也很低，甚至无人入住。自从2009年驼峰机场建成通航后，来和顺旅游观光的外地游客渐渐多了起来，客栈的生意也越来越好。“10间客房基本上每天都住满了，旺季时候还要提前几天预订才行。”寸先生说。

位于香格里拉大旅游区核心区的迪庆藏族自治州，由于受自然环境、地质条件等因素的制约，交通问题一直难以解决，影响了当地的发展。1999年，投资2.56亿元的香格里拉机场建成通航后，三江并流、梅里雪山、雨崩村等旅游胜地如出水芙蓉，吸引了大量国内外游客的目光，海内外游客与日俱增。旅游业的迅猛发展为当地带来源源不断的经济收入。

此外，2015年10月12日，随着第一架民航机平稳地落在宁蒗泸沽湖机场，历经2年多时间的建设，泸沽湖机场也终于完美地展现在世人眼前。泸沽湖机场的通航，大大拉近了外面世界与泸沽湖的距离。昔日的“女儿国”不再遥远，正向越来越多的游客掀开她的神秘面纱……

探索航旅融合发展新模式

随着旅游业的持续升温，云南航空与旅游业尝试从战略协同、航线开发、营销推介、旅游宣传等领域加强合作，探索出一系列融合发展的新模式。

从2013年起，云南省旅发委就与云南机场集团共同联合地方政府举办了每年一次的云南航空旅游推介会，这一创新模式得到行业内外的的一致好评，双方的融合进一步促进了地方经济的发展。

腾冲驼峰机场、丽江三义国际机场、大理机场等也积极探索航空与旅游业融合发展的新路子。2014年初，大理州围绕“以航线带旅游，以旅游保航线”，对航空业进行变革，开启了“大理直飞”新模式，在短短一年多的时间里，大理民航产业持续升温，旅游航线和航班不断增加，游客量大幅度上升，有力推动了大理旅游业的发展。

丽江三义机场联合航空公司、旅游局、旅行社、包机人、酒店、景区等部门，成立“航空旅游营销中心”，并结合丽江旺盛的自助游市场，设计航空旅游产品，挖掘潜在航空客源，确保丽江航线保持较高客座率，增强航空公司投放运力和新开航线的信心。腾冲市旅游局也正和驼峰机场积极探索“航线+旅游”的联合促销模式，主动配合航空公司联合景区、旅行社和酒店共同开发航空旅游产品，以满足不同层次旅客需求。

作为云南第一个股份制机场，腾冲驼峰机场以吸纳热海、火山两个景区30年的盈利收入入股的方式和腾冲市进行合作，双方都非常认可这样的合作模式。“由于两景区每年都把盈利收入投入到基础设施建设，所以机场目前还没有拿过景区一分钱，但是这种合作模式是可行的。”腾冲机场党委书记沈世敏告诉记者。此外，腾冲机场还与芒市机场、保山机场建立了“滇西协同区”，“当腾冲机场受阴雨、低云等天气影响不能正常起飞时，我们就可以通过地面转运，把旅客运送到具备起飞条件的保山、芒市等协同区机场起飞，更好地解决因受天气等影响而导致旅客滞留的问题。”沈世敏说。

本刊记者 杨旭东