

6年，客流从500万到1325万

坐落西南边陲的贵阳机场是如何做到的

继2009年旅客吞吐量突破500万人次大关后，贵阳机场便迈入了发展的快车道。2013年跻身千万俱乐部，2014年超过1250万人次，在全国干线机场中增速列第三。当年贵州机场客流量增速更是位居全国31个省份之首。

“我们的目标是，到2020年旅客吞吐量达到3000万人次。”贵州省机场集团有限公司市场营销部总经理吴翔宇告诉记者。前有成都机场、昆明机场、重庆机场三个“三千万”级别大佬坐镇，西南地区机场可谓强手如林；后有渝黔高铁、成贵高铁快马加鞭建设，贵州迈入“高铁时代”正面冲击航空业，以贵阳机场为中枢的贵州将如何保证民航高速增长，成功突围晋级？

“我们主要客源是旅游业，公商务客人并不如沿海发达地区那么多。”吴翔宇说，围绕旅游这个重点深耕细作，全方位深化航空业与旅游业的资源整合以及产业链上下游主体合作，干支联动“一盘棋”发展。

本报记者 廖雯颖

1▶▶ 6年，客流从500万到1325万

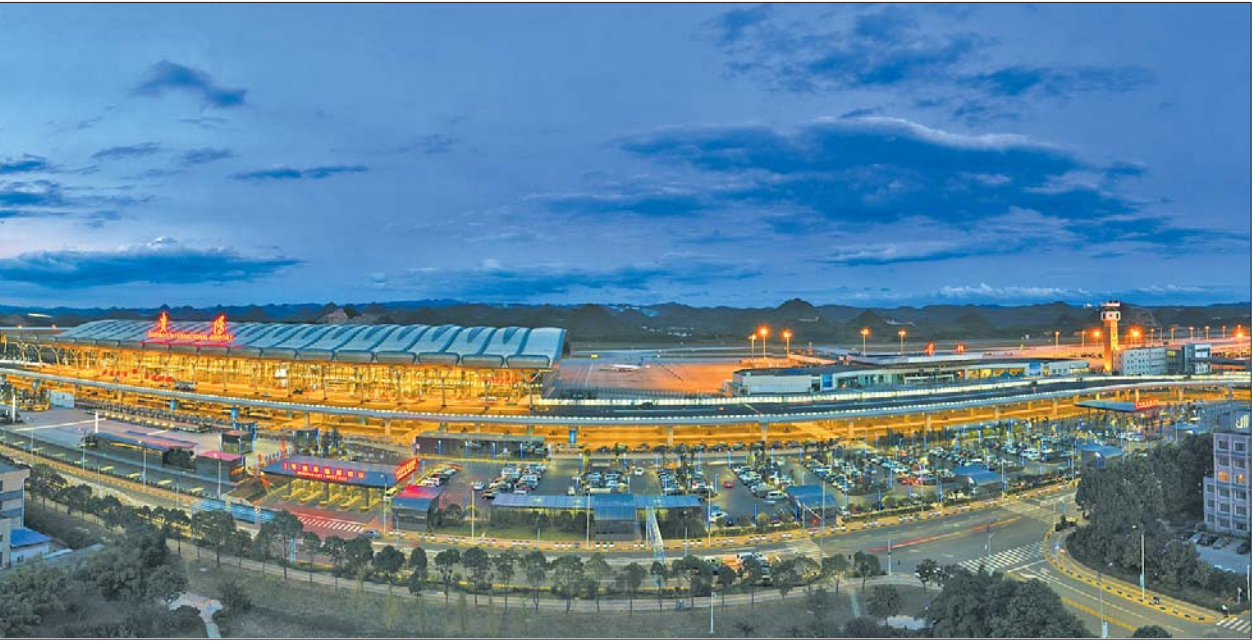
从500万到1325万，贵阳龙洞堡机场仅用了6年时间。

2009年，贵阳机场旅客吞吐量首次突破500万大关。2013年，贵阳机场跻身千万俱乐部，成为西南地区44个通航机场中，继成都双流机场、昆明长水机场和重庆江北机场后，第四个迈入千万级别的机场。

快进键仍未按下暂停。2014年，贵阳机场旅客吞吐量超过1250万人次，货邮吞吐量8.2万吨，航班起降11.3万架次，再创历史新高，同比分别增长19.6%、5.7%和21.1%。其中旅客吞吐量增速高于全国旅客吞吐量平均增长水平9.5个百分点，高于西南地区旅客吞吐量平均增长水平5.1个百分点，在全国干线机场中增速列第3位。当年，贵州省“一千九支”10个机场旅客吞吐量增速高达26.2%，位列全国31个省份增速第一名。

2015年，继续稳步增长。贵阳机场旅客吞吐量1325万人次，全省合计超过1500万人次。2016年，贵州省的目标是突破1700万人次，其中贵阳机场达到1450万人次。2020年旅客吞吐量达到3000万人次，将贵阳机场打造为西南地区的枢纽机场。

众所周知，民航的高速发展需要建立在经济高地基础上。这一点上，贵阳比不上综合实力雄厚的成都、重庆，也不如老牌的旅游城市昆明。十年前，提到贵州，很多人的第一印象是“红色老区”，而这往往与经济落后相关联。民航业上，早几年贵阳机场基础设施建设，运输保障能力不足，省内支线机场管理模式不一，航线航班资源匮乏，机场经营连年亏损……这些年，是哪只手握下了贵州机场发展的快进键？



贵阳龙洞堡国际机场。（资料片）

2▶▶ 天时地利加苦练内功

“任何一个行业要实现大发展，首先要理顺体制机制。”贵州省机场集团有限公司市场营销部总经理吴翔宇告诉记者，2012年，贵州机场公司正式移交贵州省政府管理，以贵阳机场为龙头带动全省支线机场加快发展。随后，贵州省政府出台包括《贵州省人民政府关于促进民航业加快发展的意见》《贵州省民航“十二五”发展规划》以及关于航班航线开发的一系列政策，吹响了贵州民用航空大建设、大发展的号角。贵州民航从此穿云破雾，由“加速起飞”进入“高空翱翔”。

“我们还有一个，后发优势。”吴翔宇告诉记者，“绿水青山就是金山银山。”2012年，国务院颁布了国发〔2012〕2号文件，即《国务院关于进一步促进贵州经济社会又好又快发展的若干意见》。国发〔2012〕2号文件是首个从国家层面系统支持贵州省发展的综合性政策文件，将贵州定位为扶贫开发攻坚示范区、文化旅游发展创新区，对贵州省发展具有划时代的里程碑意义。尤其是多业态的旅游发展上，贵州探索特色民族文化与旅游融合发展新路子，目标是把贵州建设成为世



贵阳龙洞堡机场候机楼。（资料片）

界知名、国内一流的旅游目的地、休闲度假胜地和文化交流的重要平台。特色旅游等第三产业的高速发展带动了民航客源。“毕竟机场发展与大环境是分不开的。”自然地理上，贵州坐落西南边陲，山区较多，地面交通方式不便，航空自然成为出行的首选。

在修炼内功方面，近几年贵州机场积极引进运力，完善航线网络。以2014年为例，贵州机场新开加密航线44条。其中贵阳机场新开加密航线29条，各支线机场新开加密航线15条，在北京、深圳、杭州、重庆、昆明、三亚等

市场需求较大的航线上，通过增加航班频次，引进宽体机等形式加大了运力投放力度。同时积极发挥贵阳机场的枢纽集散效应，先后开通了柳州、梧州、北海、湛江、泸州、绵阳、万州等因航程较短且无法飞入其省内干线机场的周边省份支线航线，积极打造贵阳“一小时”飞行圈。为了进一步理顺省内机场管理体制，贵州机场集团公司兼并重组了铜仁、兴义、黎平、荔波、黄平5座支线机场，实行统一管理运行，并托管了遵义、安顺、毕节、六盘水4座机场。自此，贵州省“一千九支”的机场布局形成，并确定了

“以干带支，以支促干、干支互动”的发展战略。

截至2015年底，贵阳机场航线已增至146条，其中国际航线13条。通航城市由“十一五”末期的55个增至86个，国际通航城市10个。17家航空公司进驻贵州。“2016年，我们希望通航城市增加到90个，航线增至160条，基地航空公司达到5家。”吴翔宇告诉记者。继南方航空、华夏航空和山东航空，多彩航空和天津航空也将在贵阳设置飞行基地。届时，各航空公司投放的过夜飞机将由2014年的22架增至38架。

3▶▶ 高铁时代主动出击谋合作

到贵州旅游，随处可以感受到坐飞机的便利和优惠。持黄果树机场登机牌，可享受黄果树瀑布等景区门票五折优惠。2015年12月起，贵阳机场设立“中转休息专区”，为游客提供免费休息、免费茶饮、免费简餐、免费传真、航班信息等服务。对隔夜中转的旅客推出“免费住宿”服务；对中转时间超过4小时的旅客提供“旅游优惠券”、“机场巴士”任意线路往返票一对；对中转旅客免费提供“小件寄存”服务；对所有在贵阳机场转机的旅客，提供候机楼内商户“购物优惠”活动。

此外，原来中转只办理衔接时间120分钟的航班，现在范围扩大到衔接时间为90分钟

（除春秋航空公司）以上的所有国内航班；行李中转由原来只办理“一票到底”行李中转，改进为所有中转旅客行李都办理中转，旅客不用在贵阳机场提取行李。“这些都是我们联合旅游部门、航空公司推出的‘爽爽乐转、黔程无忧’中转品牌推出的措施。”吴翔宇解释。这正是贵州机场全方位深化航空业与旅游业的资源整合以及产业链上下游主体合作，干支联动“一盘棋”发展的动作之一。

“2015年，我们明显感觉到高铁对民航的影响，这也是2015年我们的旅客吞吐量增速放缓的重要原因。”吴翔宇告诉记者。自2015年6月，沪昆高铁贵阳至长沙段通车

后，贵州开始融入全国高铁快速客运网络。“以贵阳飞广州为例，从之前的每天八九班减到现在的一天三班，直接损失客流200万人次。”今年，沪昆高铁贵阳至昆明段也将建成通车，渝黔高铁、成贵高铁等项目目前正在加快建设，贵州将全面迈入“高铁时代”。

面对高铁的强势来袭，贵州机场集团主动出击，2014年起，贵阳机场就加大了与贵阳市旅游发展委员会及相关旅行社的合作力度，利用贵阳周边旅游景点丰富的特点，形成“贵阳周边游”产品建设方案。2014年底起，协同南航、国航、海航等航空公司联合打造“贵广空中快线”，最大限度地缩短旅客

在地面停留和流转的时间，增加航班频次，简化签转手续，提高航班正常率，有效应对高铁时代对民航产业的冲击，并将持续在未来与高铁合作与竞争并存的局面里占据主动。

2015年9月20日，位于贵阳龙洞堡机场的龙洞堡铁路高铁站正式开通，旅客下了飞机就可以直接坐高铁，从机场到高铁售票厅步行只需要3分钟。从贵阳北站到龙洞堡高铁站之间乘坐高铁也只需要8.5元车费，10分钟车程，真正意义上实现了空铁联运。“从长远看，高铁势必会带动贵州经济旅游的发展，对民航也是协同促进的作用。”吴翔宇对贵州机场的未来充满信心。