

「支支串飞」,「飞」出甘肃民航新版图

解「狭长」之困 扬「天路」之长

新甘肃·甘肃日报记者 刘健

甘肃,地形如同一柄玉如意,东西蜿蜒1600多公里。独特的地理地貌,孕育了甘肃雄宏壮阔的自然景观,但也给人们的交通出行造成了难题。

由于各地支线机场之间开通的航线较少,长期以来,人们在省内各州市之间流动,大多乘坐汽车和火车,在旅途上耗费了大量时间。

不过,这一格局在2025年得到了彻底改观。

过去一年,甘肃省民航机场集团科学研判、精准施策,打破过去点对点的单向辐射模式,探索推出7条“支支串飞”航线,将省内各个支线机场连点成线、交织成网。至2025年底,“支支串飞”已累计运输旅客超过30万人次。

这张空中巨网是如何编织而成的?它又为重塑甘肃民航格局注入了怎样的新动能?近日,记者走进甘肃省民航机场集团,进行了深入采访。

重构航空版图

“支支串飞”试点实施前,甘肃多个支线机场虽然硬件设施完备,但航线多为往返兰州,或其他干线机场的对飞航线,支线机场之间的联系并不紧密。

“以前,我们要去省内的其他市州,最便捷的方式往往是先飞到兰州,再从兰州转机或转车。”一位经常往返于庆阳与敦煌的商务人士告诉记者,这种方式,不仅要耗费较长的中转时间,更增加了出行的经济成本。

同时,由于省内资源没有被完全激活,部分支线机场日均航班量屈指可数,面临“吃不饱”的窘境,而作为全省枢纽机场的兰州中川机场既要承担连接国内外干线机场的重担,又要兼顾省内各支线中转任务,进一步占用了有限的空域资源。

数据显示,作为全省唯一的干线枢纽,兰州中川国际机场已于2016年跻身全国千万级机场行列,2024年年旅客吞吐量首次突破1700万人次大关。但在全省支线机场中,除敦煌莫高国际机场、嘉峪关酒泉机场分别于2023年、2024年突破100万人次大关外,2025年之前,其他机场还在百万规模以下徘徊,部分机场的年旅客吞吐量大多在几十万人次,甚至十余万人次。

“交通是经济的脉络,民航是高效的引擎。如果我们的航线网络没有省内各地有效地连接起来,就无法真正实现区域协调发展,也无法满足人民群众对美好出行的向往。”省民航机场集团党委书记、董事长王贵玉说。

困境之中,唯有变革。为构建全省空中交通网络的战略部署,省民航机场集团按照“内网活”思路,创新推出“支支串飞”航线模式,于2025年3月起陆续开通了兰州=金昌=嘉峪关、兰州=张掖=敦煌两条航线,以兰州为中心,用空中航线串联起金昌、嘉峪关、张掖、敦煌等省内重点城市。

同年10月,新增嘉峪关=兰州=庆阳、敦煌=兰州=陇南、兰州=嘉峪关=敦煌、兰州=庆阳=敦煌、重庆=金昌=敦煌等5条省内串飞航线。至此,甘肃民航“支支串飞”航线达到了7条。

“我们要做的,就是以兰州为‘圆心’,画出无数个连接点,让点与点之间直接连线,形成一张真正的网。”王贵玉说,在地理跨度大、地面交通不便的甘肃,“支支串飞”打破了传统的“轮辐式”网络局限,构建起“轮辐式+点对点”的复合型空中网络结构,搭建起高效的“空中公交”系统。

以兰州机场枢纽为核心,“支支串飞”采用“串飞”,串联起兰州、嘉峪关、金昌、张掖、陇南、庆阳、敦煌7市,将以往动辄8至10小时的陆路车程,压缩至1至1.5小时的空中航程。

“以前出差去嘉峪关,开车5小时、

“这也是可以理解的,毕竟航司得



乘坐“支支串飞”航班的旅客在兰州中川国际机场登机。
新甘肃·甘肃日报记者 刘健

盈利才能发展,亏损的航线是没有人愿意做的。”韩祁说,支线航线航程短,起降频繁,单位成本高,如果客座率达不到盈亏平衡点,航空公司面临的的就是亏损。

以兰州到张掖为例,韩祁给记者算了一笔账:这条航线的全价票定在960元左右。“如果按这个价格卖,能卖出去两三成就不错了,再考虑起降费、航油、折旧等各项成本核算,航司亏损很严重。”他说。

如何调动航空公司的积极性?怎么把票价降下来?甘肃民航机场集团发挥国企担当,创新合作模式,采用了“政府引导、市场运作、集团主推”的机制,探索建立一套“四两拨千斤,润物细无声”的补贴机制。即由省级部门拿出一部分专项引导资金,支线机场所在市州出一些配套资金,集团再设计推出一些产品,三管齐下,对冲航司的运营成本。

最后,致力于支线运营的华夏航空表达了合作意向。“但他们也非常犹豫,担心飞不起来,砸在手里。”韩祁回忆道,几轮谈判下来,华夏航空算细账,觉得风险太大。

为了破局,甘肃省民航机场集团拿出了破釜沉舟的勇气,由集团下属的航空旅游发展有限公司兜底。“只要航司把运力投过来,我们就负责兜底,亏了算我们的。”韩祁解释道。

2025年3月底开始,带着这份“兜底”协议,华夏航空的第一架庞巴迪900支线客机终于落在了甘肃,先后开通兰州=金昌=嘉峪关、兰州=张掖=敦煌两条航线。

出乎意料的是,市场反馈远超预期。兰州=金昌=嘉峪关、兰州=张掖=敦煌两条串飞航线开通后,客座率基本上都在70%以上。“这是没想到的结果,说明群众对串飞航线非常欢迎。”韩祁说。

持续高位的客座率,不仅增强了甘肃民航和华夏航空对串飞的信心,也进一步降低了群众的出行成本。

“同样一个航班,乘客多了,票价就能降下来。搞活动时,兰州飞张掖的票价甚至降到170元。”韩祁说,群众感受到的只是“机票真便宜”,这背后,其实是政府拿出的真金白银在为民生托底。

到了10月26日,华夏航空迫不及待地投入了第二架运力,7条省内串飞航线全面铺开。曾经孤立的点,真正连成了线,交织成了网。

激活文旅市场

30多万人次,对于年旅客吞吐量超2000万的甘肃民航大盘而言,似乎并不起眼。但在甘肃民航看来,这对甘肃民航产业的影响却是深远的。

为了夯实甘肃在丝绸之路经济带上的航空枢纽地位,近年来,省民航机场集团提出了“内网活、外联畅、国际通”的总体航线开发思路。

“内网活”,是实现省内各支线机场与兰州机场骨干航线高效衔接,大力推出省内支线经兰州“空空、空地、空铁”中转联运产品,进一步提升兰州机场枢纽核心地位;“外联畅”,指不断放大兰州机场规模能级效应,全方位推进骨干快线网络提质增效、夯实全国经兰最佳进出疆通道地位、提升兰州机场大众网络通达广度,进一步完



至2025年底
“支支串飞”已累计运输
旅客超过30万人次

以兰州机场枢纽为核心,“支支串飞”串联起兰州、嘉峪关、金昌、张掖、陇南、庆阳、敦煌7市,将以往动辄8至10小时的陆路车程,压缩至1至1.5小时的空中航程

善航线网络
整体通达性;

“国际通”,为充分依托甘肃在“陆海贸易新通道”的区位优势,重点打造以兰州为中心,向西、向南的国际航空通道,同时兼顾“东出”“北扩”国际航线通达性,进一步完善我省国际航线网络布局。

其中,“内网活”是基础,更是难点。韩祁介绍,通过“支支串飞”,不仅完善了省内航空网络,更构建了省内支线机场与省外机场的联系。旅客通过购买“通程”“联程”“中转”等航空产品,能够快速进出甘肃,让支线机场变得繁忙起来。

在“支支串飞”航线的助力下,2025年,敦煌机场、酒泉嘉峪关机场双双历史性突破120万人次大关;庆阳年旅客吞吐量首破60万人次;金昌、陇南的全国排名跃升十多位……

“支支串飞”同时也激活了甘肃的文旅市场。

甘肃拥有敦煌莫高窟、天水麦积山石窟、嘉峪关长城等众多世界级旅游资源,但长期以来,“景点分散、串联困难”成为制约文旅产业发展的重要因素。随着执行“支支串飞”任务的飞机腾空而起,这一现状得到极大改变,为游客带来了“快进慢游”的高品质出行体验。陇南的秀丽山水、甘南的辽阔草原、河西走廊的大漠风情,被串成了一条精致的旅游项链,进一步加速了人流、物流、资金流的流动。

“以前一到冬天,敦煌机场的客流量下降特别明显。从去年开始有所改观,有了省内串飞航班的支撑,淡季客流量同比出现了大幅增长,不但给冬季畅游敦煌的旅客打通了空中通道,也极大地便利了省内各地旅客的交流往来。”敦煌莫高国际机场负责人雷军感慨。

对嘉峪关酒泉机场来说,这座2024年历史性跻身“百万级”俱乐部的机场,于2025年暑运期间单日客流量突破5000人次,首次冲进全国机场百强。

今年3月31日,嘉峪关酒泉机场T2航站楼正式投入使用。“我们要让更多国内外游客通过这扇新窗口,从更多维度感受陇原大地的旖旎风光。”机场负责人王奎表示。

逐梦丝路枢纽

2026年,是“十五五”开局之年,也是中川机场T3航站楼投运一周年。站在新的起点上,省民航机场集团决定让执飞“支支串飞”的客机越飞越远。

“大家的认知提升有一个过程,从无到有,从有到强还需要时间窗口,但我们有信心把‘支支串飞’进一步做大做强。”韩祁表示。

在他看来,兰州是中国的几何中心,胡焕庸线和博台线在庆阳交汇,甘肃有着发展民航的先天优势。如果以兰州为中心画一个圈,1小时航程可以覆盖绵阳、鄂尔多斯等周边机场;2小时航程可以覆盖全国80%以上的主要城市。



航线“活起来”,旅客“游起来”。
新甘肃·甘肃日报通讯员 张斌

韩祁

说,下一步,要把省外的支线机场通过串飞“吸附”到兰州,做大做强甘肃民航的中转盘。

事实上,增强支线机场的通达性,也是中国民航近年来重点推进的工作。

2021年底,民航局印发《创新“干支通,全网联”航空运输服务模式的实施意见》,明确系统推进航线互联、机场互通,加快构建“全国民航一张网”,着力提升国内航线网络的服务效能和运行效率。近年来,随着省民航机场集团创新推出“经兰飞”“支支串飞”等服务品牌,2025年10月,民航局正式批复,甘肃成为全国第八个“干支通,全网联”航空运输网络服务试点。

“今年,我们将加大与航司的合作力度,通过‘支支串飞’把更多1小时航程的省外机场也加入到‘支支串飞’当中。”韩祁透露,华夏航空今年计划再增加1至2架运力投入串飞航线,中国东方航空也决定投入一架国产C909支线客机,与甘肃民航开展“支支串飞”合作,预计今年串飞旅客吞吐量将冲刺60万人次大关。

为促进消费,繁荣文旅市场,2025年推出7条串飞航线后,甘肃民航联合支线机场、航空公司与文旅单位,推出了“机票+景区门票+酒店”的一体化航旅产品,提升游客出行体验。

未来,甘肃民航还将酝酿推出一系列主题航线。

“比如,中国四大石窟中,我们甘肃就拥有敦煌莫高窟、天水麦积山石窟。未来,我们可能会开辟一条串飞航线,把敦煌、天水 and 洛阳、大同联起来,让文物真正在云端‘活’起来。”韩祁展望道。

风起陇原,天路通达。当一架架银鹰搭起一条条空中通道,一个更具活力、更加开放的如意甘肃,正乘着时代的长风,御风而行。



兰州中川国际机场内的T3航站楼模型吸引了众多小游客。
甘肃省民航机场集团供图

记者手记

“兜底”魄力成就“串飞”活力

刘健

在省民航机场集团的会议室里,市场部部长韩祁给我算了一笔账:兰州至张掖这条航线的全价票定在960元左右。如果按这个价格卖,能卖出去两三成就不错了,再考虑起降费、航油、折旧等各项成本核算,航司亏损很严重。但当他说出“亏了算我们的”这句“兜底”承诺时,我感受到了一种谋发展的决心和甘肃国企的担当。

在市场经济条件下,航司当然不愿亏损。打破僵局,总得有人先迈出第一步。甘肃省民航机场集团的担当,在这时候就体现在不唯短期的“经济账”,而是算长远的“民生账”和“战略账”。

当客座率冲上70%,市场的热烈反馈证明了这步险棋走对了,机票价格由此也进一步降低,带动更多旅客搭乘飞机出行,进而形成如今的良性局面。可以说,“支支串飞”不是天上掉下来的馅饼,而是靠这种“四两拨千斤”的智慧和敢于担当的勇气“硬扛”出来的。



改造升级后全新亮相的嘉峪关酒泉机场。新甘肃·甘肃日报记者 刘健