

# 2023 年度济宁机场运营补贴资金项目 绩效评价报告

## 一、项目基本情况

### （一）项目概况

#### 1.项目基本情况

济宁机场运营补贴资金是济宁市政府为促进本市航空产业发展，由济宁市财政局每年度安排市级财政预算资金，作为济宁大安机场（以下简称“济宁机场”，前身为曲阜机场）自有收入不足以承担机场各项运营支出的资金补充，用以支持济宁机场运营发展。

#### 2.项目实施情况

济宁市民航事业发展中心为济宁机场主管部门，负责每年机场运营补贴的申请；济宁曲阜机场有限公司作为项目实施单位，主要负责与各航空公司对接，开拓新航线、增加航班数量，确保机场正常经营和持续发展，并按照合作协议及审批流程，向各航空公司支付航线补贴。

#### 3.资金投入及使用情况

2023 年济宁机场运营补贴资金 12750 万元，足额拨付至济宁机场。济宁机场实际将该资金全部用于对航空公司的航线补贴。截至 2023 年底，济宁机场共支出 22134.99 万元。其中，使用自有收入支付运营支出及部分航线补贴 9384.99 万元，使用财

财政资金支付航线补贴 12750 万元。

## **（二）项目绩效目标**

### **1.总体目标**

提升新机场服务能力，完善航线网络布局，新增或加密热点城市航线。强化航线建设，提升机场客运航线通达性。加强组织领导，争取政策支持。提高机场营销能力，协同航空公司，加大市场推广，不断巩固提升航班客座率。多渠道开拓航空市场，利用多种形式加强航线宣传推广，努力将济宁机场建成全国中小机场“四型机场”建设典范。

### **2.年度目标**

全年实现旅客吞吐量 100 万人次、货邮吞吐量 2600 吨；执飞航线条数 21 条，通航城市 26 个；航空性收入超 4200 万元，非航空性收入达 700 万元；机场飞机放行正常率达 85%；有效促进济宁市地方经济社会发展。

## **二、绩效评价工作开展情况**

### **（一）评价目的、评价对象和范围**

#### **1.评价目的**

以机场资金支出方向为切入点，梳理机场基本运行情况、业务管理流程、资金管理及拨付流程，并与经济发展同水平同类型机场进行对比，分析机场自营收入来源、航线开通、资金拨付流程等情况，提出优化航线培育、完善资金管理、增强机场自身“造血”功能，完善机场运营模式的制度机制、提升资金

使用效益相关建议，为进一步管理济宁机场运营补贴资金及航线开发提供决策依据。

## **2.评价对象**

2023 年度济宁机场运营补贴资金项目。

## **3.评价范围**

济宁曲阜机场有限公司。

### **（二）评价重点、评价指标体系、评价标准**

#### **1.评价重点**

重点关注航线开发是否合理，航线补贴资金拨付流程是否规范，单位航线补贴成本年均是否有所降低，机场是否存在低效支出，机场公司是否多渠道拓宽收入来源，发现航线管理及资金管理中存在的问题。

#### **2.评价指标体系**

基于绩效指标的相关性、重要性、可比性和系统性原则，明确按照决策—过程—产出一效益的逻辑顺序，确定和构建由 4 个一级指标、12 个二级指标、33 个三级指标构成的指标体系框架。一级指标包括决策、过程、产出、效益 4 个指标。三级指标结合济宁机场现状进一步设置目标通航任务达成率、航线开通合理性、机场营收能力等个性评价指标，并依据评价内容合理设置评价标准。

#### **3.评价标准**

项目绩效评价综合评分以整理汇总的工作底稿资料为基础，

对项目资料和数据进行汇总分析。结合现场评价和非现场评价基本情况，并对照绩效目标和评价标准，对项目实施单位的决策、过程、产出和效益等方面进行分析评价，计算项目得分。重点绩效评价结果采取评分和评级相结合的方式，总分为 100 分，等级分为四档：90（含）-100 分为优、80（含）-90 分为良、60（含）-80 分为中、60 分以下为差。

### （三）评价组织实施与评价方法

#### 1.评价组织实施

本次绩效评价工作分为前期准备、非现场评价、现场评价、综合分析、撰写与提交绩效评价报告五个阶段。

#### 2.评价方法

结合项目实际，本次绩效评价主要采用了比较法、公众评价法、文献资料法。

### 三、机场收支情况成本绩效分析

鉴于济宁机场于 2023 年 12 月 28 日转场至兖州区大安镇，济宁大安机场正式通航。为全面分析机场收支运营情况，济宁机场收支数据延伸到 2024 年上半年。收入方面，济宁机场年度自有收入（含中小机场补贴、机场建设费）预计达 7064.03 万元/年；支出方面，运营保障支出预计达 10433.67 万元/年，年度航线补贴支出预计达 14301.49 万元/年。

### 四、评价结论及分析

#### （一）综合评价结论

该项目绩效评价得分 84.09 分，等级为“良”。

## **（二）指标分析**

### **1.决策指标分析**

项目立项符合济宁市民航事业发展规划，设定的绩效目标依据充分且符合客观实际，绩效指标清晰、细化，项目预算额度测算依据充分，预算确定的项目补贴资金额与项目工作实际相匹配。存在的主要问题是部分项目绩效指标设置不合理。

### **2.过程指标分析**

2023 年，济宁机场运营补贴资金已全部到位并执行且资金使用合规。机场财务和业务管理制度健全，航线补贴协议、租赁合同、外包合同等资料齐全，但 2023 年未按《济宁机场航线建设两年行动计划（2022-2023 年）》有关规定，开展航线建设绩效评估工作，未达到每半年开展一次航线建设绩效评估工作的要求。

### **3.产出指标分析**

2023 年济宁机场新增通航城市 4 个，累计通航城市达 30 个，并开通济宁=大兴 1 条货运航线。机场成本费用利润率同比升高。全年航线执飞率、航班正常率 80%以上，实现旅客吞吐量达 109.16 万人次，但夏（秋）、冬（春）两个航季，周航班量同比均有所下降。

### **4.效益指标分析**

目前，机场公司共有 6 个内部媒体发布平台对济宁机场进

行宣传，信息更新及时且全面。创造就业岗位超 100 个。机场不断优化完善航线网络布局，提升机场安全服务保障能力，未发生质量、安全及群体性事件，航司对机场整体满意度 82.14%。此外机场积极拓展开发航空货运业务，但尚未引进过夜飞机。

## 五、项目实施成效

### （一）持续提升机场服务水平，提升机场运营效率及水准

济宁机场合理安排机场运营补贴等补助资金，持续优化航线开发布局。不断提升服务产品供给，提升服务品质，推出了“首乘畅行”“无陪儿童安心飞”等系列服务产品，积极开展了“喜迎新春”“浓情月意”等节日主题活动。常态化开展旅客满意度调查，百万旅客有效投诉率为 0.1%。同时，统筹协调多方资源，不断强化创新工作力度，与青岛九天国际飞行学院签订战略合作协议，新机场转场运营后，机场将实现“两翼齐飞”。

### （二）大幅提升安全保障能力，积极争创文明荣誉

作为全国首批、民航华东地区 47 个机场中唯一入选的试点机场，圆满完成中国民航局空管办组织的“基于保障复杂度的民航中小机场空管人员培训体系建设项目”试点工作。以中国民航监察员培训学院实训基地为平台，承办了空管监察员复训等培训；争取民航华东地区管理局支持，承办了华东民航急救救护督查暨航卫监察员交流培训现场会。

## 六、发现的问题及原因分析

### （一）机场中长期规划缺位，补贴资金管理机制不完善

机场发展能力提升路径与方法不够清晰，“十四五”中期目标达成率不理想。2023 年度旅客吞吐量为 109.16 万人次，货物吞吐量为 1887.8 吨，落后于“十四五”目标的时间进度。国内航点 30 个，暂未开通国际/地区通航点。主要原因为目标管理、资金管理、航线管理等方面发力不足。如，主管部门未建立成熟有效的资金奖惩等结果应用机制，无法充分发挥财政资金的引导撬动作用。

## （二）货运业务拓展不充分，旅游航线探索不足

一是机场前期航线培育以与大型航空公司合作开发客运航线为主，拓展货运渠道形式探索不足。二是与本地旅游资源、区位优势结合不足。济宁机场迁址后，截至目前尚未开通本地旅游航线，未充分利用区位优势及孔孟文化、微山湖旅游区等旅游资源优势吸引客源。

## （三）航线开发及培育质量不高，新增航点开发空间不足

一是部分已通航城市航班客流量偏低，机场议价主动权不足，进一步扩大补贴资金需求，无法形成良性循环。二是截至 2023 年底，济宁机场通航城市基本覆盖全国省会及热点城市，航点开发增量空间不足，后期新增航点开发难度增大，同时已开发存量航线稳定性不佳。

## （四）航线补贴控费意识不足，机场人员成本增幅明显

一是个别航线通航后执飞班次较少，且已取消未延续至下一航季，未有效发挥航线开发、稳定通航等效益，济宁机场仍

对上述航线取消前已飞班次执行航线补贴。二是部分政策性航线收益不足，航线补贴成本较大。三是机场日常运营人员成本增长明显。根据机场账务数据，2021—2024 年度机场在职人员成本年均增幅均维持在 20%左右。

（五）项目财务管理精细化不足，个别绩效目标偏离值较高

一是部分指标设置分类错误。二是绩效指标值与实际完成值设置偏差较大。三是财务管理精细化不足。在财务处理方面，仅将补贴收支情况在往来款中体现，未纳入主营业务成本核算，存在一定的债务风险和税务风险。

## 七、相关建议

（一）完善机场中长期发展规划，强化财政资金跟踪问效

一是相关部门应结合济宁机场定位及本市经济发展需要，确定航线发展规划及航线建设目标，制定《机场运营专项资金管理办法》，深度参与年度航线开发计划编制。二是配套制定《机场运营考核细则》，对通航城市开通数量及航班班次执飞情况等制定考核标准，并定期开展绩效评价和监督检查，建立专项资金绩效目标管理机制和绩效评价体系。

（二）拓宽业务发展渠道，培育多种航运模式

一是发展货机航线，鼓励发展企业与航空公司开展包机业务，提升点对点货物运输效率，增强覆盖直径内竞争力。二是积极探索旅游航线发展，积极推动航旅合作，季节性发展旅游包机业务。



### （三）优化调整航线布局，巩固现有优势航班

一是合理布局航线。调整时刻或班次不合理航线，尝试取消高铁等其他地面交通工具拥有绝对优势的航点。二是巩固现有优势航班。继续维持客座率及执飞率较高班次开通，优化加密现有客座率较高但飞行班次较少航线。三是积极争取时刻资源，不断扩大竞争优势。

### （四）加强机场运营成本管控，深挖政策性航线潜力

一是与航空公司合约增加最低班次约束，低于规定班次的航线不再执行补贴。二是梳理业务流程，科学定岗定编，做好人力成本预算，严格控制人员成本。三是综合考虑本级财政保障支撑能力，强力推动机场节支增收。建议调整预算安排，优先保障机场基本日常运转和已有高效航线运营。

### （五）加强预算精细化管理，提高绩效管理细节把控

一是提升绩效目标编制质量。二是建立部门预算项目绩效指标库。三是加强财务管理，规范补贴资金相关会计核算。