

# 济宁市民航事业发展中心文件

济民航〔2022〕11号

---

## 关于印发《济宁机场航线建设 两年行动计划（2022-2023年）》的通知

济宁曲阜机场有限公司、中心各科室：

《济宁机场航线建设两年行动计划（2022-2023年）》已经中心研究通过，现印发给你们，请认真组织落实。

济宁市民航事业发展中心

2022年5月18日

# 济宁机场航线建设 两年行动计划（2022-2023年）

“十四五”时期是济宁民航发展的战略机遇期，也是深化改革、破冰突围、提质增速的关键机遇期。为进一步发挥航线建设基础性、先导性作用，推进我市民航产业高质量发展，根据《济宁市民航“十四五”发展规划》制定济宁机场航线建设两年行动计划。

## 一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和历次全会精神，坚持以人民为中心的发展思想，紧密围绕我市实施基础设施新突破、构建高品质现代交通综合体系的发展大局，以建设促发展，以创新求突破，以新机场建成投运为契机，形成济宁民航高质量发展的新格局，推动民航成为我市打造世界文化旅游名城的新支撑、实现高质量发展的新引擎。

## 二、现状分析

### （一）发展现状

“十三五”以来，济宁航空业务发展迅速，2018年旅客吞吐量突破100万人次，实现122万人次，成功迈入百万机场行列；

2019 年实现旅客吞吐量 149 万人次。截至 2021 年底，济宁机场通航城市达 25 个，初步形成了联通国内热点城市的航线网络，已成为孔孟之乡与外界连接的重要空中桥梁。2021 年，共保障航班 1.08 万架次，在疫情影响下仍然实现旅客吞吐量 100.6 万人次，实现货邮吞吐量 2662.8 吨，跻身全国定期航班运输机场百名以内。

## （二）问题与挑战

1. 航线网络通达能力不足。受现有机场地理位置影响，客源分布集中在济宁西部地区，东部经济较发达地区及旅游目的地客源较少，只占客源总数的 15%。航线稳定性整体偏低，对市场的吸引力仍显不足，抗风险能力较差。国内城市通航点主要集中在东部和南部地区，西部地区航点覆盖广度较低。空铁联运产品缺乏，高铁网络和民航网络尚未有效融合。

2. 航空货运发展不充分。济宁机场货运依靠客机腹舱带货，尚未开通全货机，运载能力有限。运输货物主要为零部件、纺织品、农产品生鲜等，缺少快递、物流等拥有稳定货源且有利于提升货运市场品质的货源。

3. 新冠肺炎疫情的影响持续存在。国内航空市场虽然恢复较快，但因疫情原因，客座率仍然处于较低水平，对机场的收益影响明显。此外，新冠肺炎疫情将长期改变出行趋势和消费特征，

出行结构呈现“属地化”变化，出行智慧化趋势加快，旅客更关注出行环境的健康、安全、可靠等，将给民航发展带来新挑战。

4. 基础设施短板约束明显。2017年以来，随着机场航班量的大幅增加，机位资源及旅客吞吐量已超过设计容量，随着高峰时段的增多，机坪保障压力日趋凸显，航站楼内旅客出行服务感受较难得到保障。单一垂直联络道配置严重影响机场运行效率，极易造成航班在地面积压。

5. 局方和军方政策限制。民航“控总量、调结构”“精准控、精细调”政策继续保持，济宁机场所在的华东地区是严控重点区域，时刻量增加难度较大。国内大型航空公司战略上对支线机场航空市场的重视程度不够，处于买方市场的中小机场竞争激烈。机场为军民合用机场，军方自2018年以来训练强度频次明显加大，对机场民航航班运行有诸多限制，航空公司的新增计划向空军有关的单位申请难度较大，协调军方日趋困难。

6. 航线补贴下调困难。全国支线机场所面临的情况大致相同，一是点对点城市航班的客座率与收益低，大多为经停航线，由于济宁机场所处位置局限，多数航线结构模式为西南、中南经济宁至华北、东北、西北等，航线距离较长，航空公司运营成本高；二是由于油价不断上涨，以及安全投入加大，再加上疫情原因，航空公司成本大幅提高，亏损严重；三是随着国内中小机场不断

增加，各中小机场为开通枢纽机场航班，竞争激烈。特别是北京、上海、深圳、广州、成都等热点城市，时刻资源紧张，航空公司补贴降低困难。

7. 高铁网络化发展带来冲击。未来五年，高铁建设加快推进，鲁南高铁、京沪第二高铁建设加快推进，高铁网络进一步织密，高铁网络化的冲击将由点及面。目前济宁已开通的高铁站达到五个，使旅客摆脱对航空运输的依赖，导致短途航线如北京、上海、杭州、武汉、青岛、威海等地客源下降严重，济宁区域高铁网络化发展将对民航中短程客流产生一定影响。

8. 周边机场竞争日趋激烈。济宁周边地区 200 公里内现有济南、临沂、菏泽等机场，300 公里左右的有日照、徐州等机场，特别是菏泽机场通航，所开航线、航点与济宁机场基本同质化，给下一步的航线建设及客源产生极大影响，已面临严重竞争。

### （三）需求分析

1. 地方经济发展需要。“十四五”期间，济宁市处于经济转型发展、城市品质提升的战略机遇期，由全面建成小康社会向开创新时代现代化强市建设新局面阔步前进。“一带一路”、黄河流域生态保护和高质量发展、淮河生态经济带、国家大运河文化公园建设等国家战略在我市交汇叠加、深入实施。经济、文化的蓬勃发展，对济宁民航提出了更高的要求，通过航线航点建设使机

场航线布局更加适应济宁市航空消费市场需求，促进经济社会发展；同时也将为提升机场辐射带动力，为新机场发展打下良好基础。

2. 满足人民群众对航空出行的需要。近年来航空出行日益大众化、日常化，航空票价因竞争原因，已与高铁票价相差无几，人民群众对航空出行需求增加，也对济宁民航提出更高的发展需要。为满足人民群众的出行需求，必须深入分析当地情况，借鉴往年经验，提早谋划，科学分配航班时刻，与航空公司携手增开航班，更好满足旅客出行需求。

3. 新机场发展需要。航线是机场发展的生命线，因济宁所处的地理位置，导致目前国内城市通航点主要集中在东南部、西南部和北部地区，又因经停航线多数呈低绕航率结构使得西部地区航点覆盖广度较低。为提升转场后新机场的服务能力，完善航线网络布局，完成“十四五”旅客吞吐量年300万的任务目标，济宁民航需要精准分析，制定适合自身发展需要的航线建设计划，扩大航空网络通达性，更好地满足人民群众方便快捷的航空出行需求。

### 三、计划目标

瞄准“十四五”期间济宁民航“三二一”总体发展目标，实现航线数量、旅客吞吐量、货邮吞吐量“三个倍增”。争先进位，

确保在全省机场排名只进不退。完善航线网络布局，新增或加密热点城市航线；协同航司，加大市场推广，不断巩固提升航班客座率。到 2023 年，航点城市达到 32 个；力争实现旅客吞吐量 180 万人次、货邮吞吐量 3300 吨（忽略疫情影响）。

（一）强化航线建设，提升机场客运航线通达性。利用每年两次航班换季时机，用足用好时刻增量，优化调整航线航班，最大可能满足市场需求，为新机场投运后快速发展打下良好基础。

#### 1. 2022 年航线建设计划

新增 3 个航点，开通桂林或兰州、宁波、温州、呼和浩特航线；对目前尚未达到每日一班的航线争取补齐，重点加密三亚、海口、大连等城市航班；对旅游为主的航班根据季节特点进行优化调整。航点城市达到 28 个，全国机场排名前进 5 个位次，进入前 90 位。

#### 2. 2023 年航线建设计划

2023 年是济宁机场转场运行第一年，也是突破运行限制大力发展的一年。重点加大与广州、深圳、成都、重庆等枢纽机场的航班密度；新增西安或宁波、温州、珠海、呼和浩特等航线。航点城市达到 32 个。实现旅客吞吐量 180 万人次、货邮吞吐量 3300 吨（忽略疫情影响）。全国机场排名前进 5 位次，进入前 85 位。

## **(二) 弥补短板，拓展主营业务**

1. 开通全货机运输航线。根据市场需求，适时开通全货机货运航线，携手航空公司和物流企业进行深度融合，打造高效全货机运营平台。

2. 引进过夜飞机，改善航线结构。新机场投运后，完善机场保障能力建设，积极引进航空公司过夜运力投放，充分利用机场时刻资源，促进业务量有效提升。

## **四、保障措施**

(一) 加强组织领导。为保障两年行动计划顺利实施，市民航事业发展中心成立以主要负责人为组长的航线建设领导小组，定期召开机场运行经济分析会，及时分析研判航班运行质量状况，解决存在的问题，根据航线建设实际需求，及时调整航线建设计划。领导小组下设办公室，办公室设在机场公司，具体负责行动计划实施。每半年开展一次航线建设绩效评估工作，形成评估报告，及时提出航线建设计划调整建议。

(二) 争取政策支持。争取局方和军方的时刻量增量支持。寻找政策限制的突破口，在航班换季前向局方、军方争取新增航线的时刻量支持，确保航班航季时刻量增幅不低于上年度同期10%；利用春运、暑运期间，积极争取加班政策支持。争取地方资金及政策支持。加强与市直有关部门沟通协调，争取财政资金

支持,为航线开发建设创造良好条件。加深与航空公司合作关系。在机票产品、团队政策上给予政策倾斜,增强机场旅客吸附黏性,不断提高航班客座率,确保航线稳定发展。

**(三) 提高机场营销能力。加强市场营销队伍建设。突出抓好营销人员专业素质提升。多渠道培养锻炼,打造一支熟练掌握民航运输市场需求预测分析、市场营销方案制定与实施等技能的专业营销团队,为航线建设决策、市场开发建设发挥根本性作用。强化生产数据分析,科学评估航线建设质量。加强多元化数据分析,增加生产数据周期对比、航点区域流向对比、省内各机场数据对比等数据分析,每日动态监测,及时发现问题,提出解决方案。**

**(四) 多渠道开拓航空市场。加大与行业内机票销售平台的合作,为济宁机场定制适宜航空产品,更多吸引旅客选择济宁航班出行;积极开拓中转联程业务。争取列入中航信正在开发的机场中转系统试点机场,利用中航信的网络优势拓展中转联程业务,促进本场旅客吞吐量增长。**

**(五) 强化市场宣传。利用多种形式加强航线宣传推广。充分利用网络平台受众面广的优势,开展网络直播等一系列活动;继续做好微信、抖音公众号的日常宣传,扩大受众人群,增强覆盖面。加强与航空公司间合作关系,共同开展推广活动,利用航**

班换季、春运、暑运等时间节点，进行线上、线下推广活动。

