

2. 空运

中国经济告别高速增长，进入稳中求进的稳增长转型期，随着居民收入水平的提高，以出境游为主的旅游需求以及航空运输需求仍持续升温，呈大幅增长态势。

预计航空需求今后将持续向好，据国际航空运输协会（IATA）预测，到2030年中国将超越美国，成为全球最大的航空市场。

另一方面，综合机场作为支撑航空需求增长的重要设施，其机场设施扩建方面虽然已制定出台了多项规划，但仍有很多问题尚待解决，今后的进展值得关注。

2015年概况及2016年预测

航空客运

2015年，中国的航空客运量（国内航线和国际航线总计）达到43,565万人次，同比增长11.1%，增加4,300万人次。其中国内航线旅客39,360万人，增加9.2%，国际航线旅客4,205万人，增长33.3%，国际航线的航空客运需求出现大幅攀升。（资料来源：中国民用航空局。如无特别标注，下同）。

2015年，中日关系相对稳定、日本扩大适用消费税免除制度的商品范围、日元贬值、中国经济增长带来出境游客暴增等等，诸多因素刺激了访日需求，赴日旅游的中国游客人数达到499万人，较去年的241万人增加了107%（资料来源：日本政府观光局）。而访华日本游客仅为250万人，同比下降8.1%，持续下滑。（资料来源：中国国家旅游局）

中国的赴日需求出现了井喷式增长，从占主要地位的赴日旅游来看，逐渐由以往的团队游向自由行转换，自由行比例不断攀升，旅游目的和目的地的多样化以及赴日旅游的回头客现象日趋显著。基于这种情况，今后赴日中国游客的旅游需求将继续呈现良好的增长态势。

另一方面，2015年起游轮的人气飙升，乘坐游轮赴日旅游急剧增加，航空需求与游轮需求抢夺市场份额的竞争日趋激烈。此外，以廉价航空（LCC）为主，中资航空公司积极开拓地方航线、增加班次、开展包机运营等也导致航空公司之间的竞争环境日益严峻，预计2016年航空运输与其他交通工具（游轮等）之间的竞争以及各航空公司之间的竞争将进一步加剧。

航空货运

2015年中国的货物运输量为625万吨，同比增长5.2%，其中国内货运（包括香港、澳门、台北航线）440万吨，同比增长3.5%，国际货运185万吨，同比增长9.7%。

对日出口运输由于日元贬值、个人消费持续低迷而呈下降趋势。2014年下半年受港口罢工事件影响，对美国的出口运输需求因替代船运出现了短暂性增加，进入2015年后虽然有所下滑，但需求依然坚挺。对欧洲的出口运输受欧元下挫的影响呈减少趋势。而对亚洲地区的出口方面，在东南亚生产工厂规模不断扩大的带动下，大宗货物出口出现增加，

对亚洲地区的出口增加带动了整体增长。

2016年预计仍将延续去年的趋势。中日双边空运领域的对日航空运输将持续下滑，经济缓慢复苏的美国，以及正在实施工厂转移的亚洲地区为中心的“三边物流”将不断增加。

供给方面，自2015年10月起，东京羽田航线开通、班次增加。此外，还陆续开通了连接中国地方城市和日本的航线，并增加了班次，进一步拓展了中日之间航空货运的发展空间。再加上连接中国与北美、欧洲的直航班机增多，对中国始发的国际航空货运权益的争夺将愈发激烈。预计2016年仍将延续这一趋势。

今后的展望和课题

自2012年以来提出后一直悬而未解的建议中终于在2015年得以解决，开通了北京市、上海市（浦东）、广州市各机场往返东京羽田机场的航线，增加了班次，我们对此高度评价。今后在中国经济稳定增长、赴日需求逐步扩大的背景下，此类措施将继续发挥作用，使对日航空需求长盛不衰。

今后中国计划在全国各地积极开展机场的新建、扩建工程。预计未来围绕大城市，需求将进一步扩大，扩建首都机场的跑道、计划建设首都第二机场等都是必要的解决方法。而另一方面为了有效利用扩建后的机场设施，空中管制问题等改善航路拥堵的措施势在必行，希望今后结合机场设施的扩建工程一并考虑解决这些问题。

同时，提高综合机场时刻分配及运行标准的透明度，公开有益于提高使用便利性的机场建设计划信息等，对于承运航空公司来说都是企业运营中极其重要的问题，希望尽早加以改善。

<建议>

①关于综合机场的时刻分配及运行

中国国内的主要机场均较为繁忙，关于这些机场的时刻分配，虽然正逐渐得到改善，但希望通知上一年实际使用的时刻、更新时刻表以及回答期限等，正确执行IATA的规定。同时，希望公开包括各主要机场的时刻规定或各时间段的繁忙情况及地方规定在内的运行状况，确保执行上的公平、透明。

②调整各项机场收费

2008年引进的新机场收费体系，应在参考国际标准的基础上进行修改，但是目前仍未开始实施。建议调整如下费用：

- PSC（Passenger Service Charge）方面，将航空公司支付调整为直接由旅客支付。
- TNC（Terminal Navigation Charge）方面，将每一次起降设定为1次收费。
- 废除附加在着陆费中的服务费（上限是着陆费的10%）。

③变更当地职员雇用形态

外国航空公司无法成为当地法人，只能作为“常驻代表机构”登记，因此不能直接雇佣当地职员，只有通过国家认可的人才派遣公司进行聘用。企业一方面必须承担实际的雇佣责任，但又无法确保员工的忠诚度，导致无法将人力充分投入到业务运营当中，最终妨碍了对中国员工的培养和提拔。从中长期来看，不仅对该企业，对员工本身和中国社会也会造成负面影响。因此希望变更为允许外国航空公司直接雇佣员工。

④改善因飞机起降管制造成的延误

尽管因空域紧张加之天气因素导致航班延误的情况不在少数，但在很多机场，因航空管制而出现的延误现象不断增加，趋于常态化。民航局公布，自2013年8月开始，8大机场可不受流量管控的限制。这一举措虽然在部分机场卓有成效，但实际上在客流量较大、起降航班较多的时段，并未从根本上解决问题。因此，希望中国有关部门能继续采取措施，从根本上解决空域紧张问题。

⑤提供关于机场建设计划的相关信息

关于北京第二机场、厦门新机场等新建机场以及航站楼的新建或扩建、现北京机场跑道的增设等信息，截至目前，外国航空公司仍未接到具体的说明，也不了解建设计划和使用方法。鉴于听取使用者的意见可以有效提高便利性，希望有关部门尽早向外国航空公司公开相关信息，采集意见等。

⑥改善中国国内不定期航班的航行许可手续

受承运航班坐席数量的限制或根据使用者的需求，经常需要运行不定期航班。但是，即使申请不定期航班，也要等到起飞前才能拿到许可，存在万一拿不到许可，则会给乘客带来巨大损失的风险。希望最迟也要在起飞当月的上一个月通知是否予以许可。

⑦缩短机场的安检时间

虽然因机场或时段不同会有所差异，但是旅客安检常耗时较多。希望从乘客的精神负担及准点起飞的角度出发，采取增设检查窗口等合理措施。

⑧加快机场限制区域通行证发放手续的办理速度

在北京等部分主要机场，机场限制区域通行证的办理，从申请到发行约需1个月左右的时间。希望加快发放手续的办理速度，使新员工或调职员工到任后能够立即投入机场方面的实际工作。