

## 2. 空运

2022年,由于中国政府自2020年以来针对新冠病毒疫情持续采取的“动态清零”政策,航空客运加强了出入境管理及检疫工作力度,实施客运航班熔断和限制复航措施,无论是商务出行还是旅游出行,中日之间航空旅客需求持续低迷,情况极为严峻,航空运输企业的经营状况一直处于危机状态。此外,机场业务的各项管控不断加强,疫情政策的突然变更,以及各地区和各机场可酌情操作的局面,导致航班准点率、旅客服务和防疫相关成本增加等方面受到巨大影响。

航空货运方面,与2021年相同,因旺盛的运输需求而持续坚挺,但由于机场运营监管收紧,无法迅速增加货运航班数量以满足需求的情况仍然存在。

2022年12月以来,由于中国政府一改之前的“动态清零”,优化调整了疫情防控政策,各种限制陆续取消,中国民用航空局提出了2023年夏季航班时刻表之后大幅增加航空公司起降配额的应对措施,但为了恢复被三年新冠病毒疫情压抑的航空需求,需要确保为航空相关业务提供支撑的各类人力资源。我们强烈希望通过尽快恢复中日之间航空运输,恢复人员往来,推动中日两国经济复苏。

航空运输业在中日两国牢固的友好关系和经济发展中发挥着极其重要的作用,为了早日为其社会使命做出贡献,强烈希望两国有关部门在2023年携手合作,尽快采取应对措施。

### 2022年概况及2023年预测

#### 航空旅客

2022年,中国航空客运量(国内国际航线合计)25,171万人次,同比下降42.9%。其中,国内航线旅客量24,984万人次,同比下降43.1%;国际航线旅客量186万人次,同比增长26.0%,由于中国口岸防疫措施放宽,航班恢复,国际航线旅客出现增加。但与2019年相比下降了97%,仍然处于低位(资料来源:中国民用航空局。除特殊说明外,下同)。

2022年,由于7月申请签证时无需提交特殊邀请函的手续优化以及缩短隔离期等阶段性放宽限制,以出差人员和赴任人员为中心的出入境人员有所增加,来自中国的访日人数恢复到约18.9万人,但与2019年相比仍下降了98.0%(资料来源:日本国家旅游局(JNTO))。

2023年航空旅客走势取决于中国政府的措施:尽早全面取消应对后疫情时代的口岸防疫措施;重建机场接待体系;尽早批准面向日本的团体旅游产品。中国国内2022年12月迅速传播的新冠病毒疫情已平息,截至2023年3月份,如果各国政府进一步放宽针对中国旅客的入境管理和检疫标准,并恢复日本公民入境的免签措施,航空旅客需求有望快速走向复苏。

#### 航空货运

2022年,中国航空货运量607.6万吨,同比下降17%。其中,国内航线343.8万吨,同比下降26.1%。国内航线中,香

港、澳门、台北航线14.7万吨,同比下降22.4%;国际航线263万吨,同比下降1.1%。

2022年一季度国际货运量与上年持平;但受上海4月至5月大规模封城影响,华东等地生产活动停摆,物流也有所下滑,出现混乱。解封后,物流出现了短暂的回升,但从8月份开始低于上年水平,9月份开始出现明显回落。如在往年,秋季到年底是货物运输高峰期,但由于中国继续执行“动态清零”政策,各地继续零星实施封城措施,全球范围内出现了供应链断裂和物流混乱现象。另一方面,全球制造业和零售业等出现库存积压等趋势,尽管是旺季,运往北美等地的货运量有所下降,出现罕见情况。

2022年,新冠病毒疫情影响下的供应链重组与重构成为了重大挑战。随着生产从中国向东南亚和南亚转移的进展,可以预期由于“动态清零”政策的放宽,客运航班的复航有望恢复;但随着海运运力的稳定复苏和货物运输的减少,航空货物需求正在减弱,航空货物运价将继续下降。此外,虽然乌克兰局势和中美半导体之争等对航空货运影响较大的因素依然存在,但预计汽车和电子商务需求依然强劲。

### 未来展望和挑战

世界各国已经摆脱新冠病毒疫情,逐步走向复苏,航空公司正在全球范围内稳步复苏。另一方面,仅看中日之间的航班,由于持续至2022年12月的“动态清零”政策带来各种限制,国际客运航班的恢复与其他国家相比已大大延迟。为了中日两国的航空公司尽快从这一局面中恢复过来并在全球范围内生存下去,强烈希望相关部门立即对本项建议采取行动。

在本项建议中,我们集中并整理了为迅速克服新冠病毒疫情的影响所不可或缺且亟待采取行动的问题。这些建议的提出,源于我们对中国政府继续抗击新冠病毒疫情的动态改革力量的期待。

为了落实建议事项的改善工作,走出疫情,实现全面复苏,通过官民协作,共同克服困难,尽快恢复中日人员和物资的往来,推动两国友好关系的发展和经济复苏,我方将全力以赴贡献力量。

### <建议>

#### ① 加快定期航班和不定期航班飞行计划审批程序的办理速度

在许多情况下,定期航班和不定期航班提出的申请直到起飞前才会获得批准;或者由于民航局和地区管理部门之间缺乏协调而影响了手续的办理速度;或是申请被退回而需要重新提交。与其他国家相比,没有足够的时间用于机票的推广和销售。希望建立一种合理、快速和可预期的审批机制。在这种机制下,往返中国的客运航班将加速复航,供应量增加带来的客流量增加,将进一步促进对华投资和经济活动做出重大贡献。为方便迅速制定各类申请所需的飞行和销售计划,希望今后就各类申请最终是否获批尽早发出通

知,并希望将航班时刻(SLOT)申报程序与国际标准接轨。

## ②缩短境外航空公司运输业务相关审批时间

随着民航飞行标准监督管理系统(Flight Standards Oversight Program, FSOP)的启用,实现了网络办理,2017年经过项目重组,CCAR-129(CHINA OPESPEC)的申请审批流程比以前更简单、更高效,并将审批时间规定为20个工作日,但实际情况并非如此。为提振全球对中国航空行政管理的信心,增强中国航空行政管理的竞争力,希望按照国际航空运输协会(IATA)和国际民用航空组织(ICAO)发达成员国的标准来简化申请审批流程,缩短审批时间。

## ③在IATA航班时刻会议上对各国航空公司的要求更快作出回应

中国优先批准国内航线的航班时刻申请,对各航空公司在IATA航班时刻会议上提出的国际航线航班时刻要求,没有给予充分的回应。在IATA会议结束之后的两至三个月后,中国国内也召开了航班时刻会议,并在会后开始进行实质性调整和回应,希望尽快落实。IATA会议前后各种有关航班时刻的咨询并未通过电子邮件简洁地进行,需要时间来协调,并且各地管理局在程序上也有差异,并未建立起统一的机制。在后疫情时代,与其他国家相比,复杂且耗时的程序可能会延迟往返中国的国际航线的复航,甚至会给中国经济的复苏带来负面影响。对此,希望在操作上加以优化改进。

## ④在高密度机场航班时刻分配及运行中准确应用IATA规则并让执行公开透明

中国国内的主要机场均较为繁忙,关于这些机场的航班时刻分配,希望正确执行国际航空运输协会(IATA)规定的内容,如通知上一年实际使用的航班时刻,交换航班时刻,设定答复期限等。同时,希望公平且明确地公开主要机场的航班时刻规定或各时段的繁忙情况以及地方规定等的执行状况,确保执行的透明度。

## ⑤用合宜的方式向外国航空公司提供信息

在中国,民航局发布的各种通知以及机场相关的最新信息,一律以中文向中国的航空公司通报。希望外国航空公司与中国航空公司共享相同的机制,或更多地使用英文发布各类通知和机场相关信息。对于IATA和ICAO规定的最新信息的披露,也经常没有遵守规定的准备时间。希望建立公平机制,确保适时向外国航空公司发出通知。

## ⑥改善因飞机起降管制造成的延误

2013年,有关部门宣布,自该年8月起,全国八大机场的航班起飞将不再受流量管控的限制,在部分机场已取得成效。然而,在新冠病毒疫情蔓延之前,就已经有许多机场由于管制等原因导致航班延误,并成为一种常态,给用户带来了不便。希望考虑到未来国际航线的复航需要,通过有效运用空域及设定新航路,减少延误时

间。此外,发生延误时,进一步有效运用空中交通管理(Air Traffic Management, ATM)及机场协同决策(Airport-Collaborative Decision-Making, A-CDM)等,并提高其精度,尽快采取根本性措施。例如,恶劣天气时,通过管制限制同一方向所有航班的起飞,根据A-CDM的观点,明确延误理由,向判断可以航行的航空公司发出起飞许可,或灵活受理标准航路以外的航路使用请求等,建立可以反映各公司方针的机制,以此减少延误航班数量并缓解拥堵状态。

## ⑦加快机场控制区域通行证的办理速度

在一些机场,机场控制区域通行证从申请到发放,有时需要很长时间。希望在民航局的指导下,制定全国统一的发证流程,并缩短和规范办理周期,以确保新进员工和调入人员一到新岗位就能立即开始机场工作。此外,一些机场在发放机场控制区域通行证时,从临时通行证到换发正式通行证需要一年时间,这会导致负责机场工作的员工由于行动受限使正常工作受到影响。希望民航局提供指导,督促机场加快签发速度。此外,一些机场会为出差员工发放机场控制区域人员通行证,但需要很长时间,也有一些机场不发此类通行证。这些做法会对维持航班的运行产生不利影响,希望民航局提供指导,以确保快速发证。

## ⑧外国航空公司在中国机场配置的航空器维修工具的保税处理

对于外国航空公司配置在中国各机场的航空器维修工具,强制要求全部支付关税并作为国内货物进行保管。由于航空器维修工具仅限于在机场区域内使用,且仅限于外国航空器的零部件安装,其中许多工具非常昂贵,因此希望参考其他发达国家的做法,将其做保税处理。

## ⑨对航空器地面故障维修的紧急通关

为修复航空器故障而紧急从故障航空器所属国家发送的零部件和工具在通关时,目前需要花费长达数日的时间,使原本可短时间修复的故障要花费相当长的时间才能完成修复。希望像其他国家一样,因航空器故障发送零部件等时,可以在短时间内完成快速紧急通关,希望中国各机场执行统一标准。

## ⑩针对《网络安全法》和《个人信息保护法》,尽快出台操作指南

在航空业的全球商业模式中,订票和票务系统作为其业务的基础,由几家公司在全球范围内负责运营。在国际航空运输中,乘客信息在出发地和目的地同时共享也是不可避免的。在目前这种情况下,根据即将出台的操作指南内容,世界各国旅客将无法搭乘国际航班进出中国。希望政府结合行业的实际情况,尽快制定并出台合理的操作指南,否则将对往返中国的国际航班的继续运行产生不利影响。

## ⑪尽快取消针对新冠病毒疫情的各种防疫措施

尽管中国国内的新冠病毒防疫措施已大幅放宽,

但为避免中日两国之间的人员往来陷入停滞，并由此影响到两国的人员交流、吸引外资和中国经济的复苏，希望中国政府与其他主要国家合作，在国际互惠的基础上，今后科学、合理地实施后疫情时代下的防疫措施。

#### ⑫放宽或取消各种出入境限制，推动恢复中日两国之间的人员交流。

作为恢复到2019年的状态的宽松措施，希望恢复日本公民来华免签政策，加快各类签证的签发程序，并尽快放宽或取消对中国公民的各类旅行限制（如尽快放开个人游和团队游）。

#### ⑬取消对定制货运包机的限制

按照规定，在定制货运包机时，只允许由单一的包机人进行销售，因此定制的机会非常有限。我们期待有更多机会在中国各地定制货运包机，以进一步增加往返于中国的物流，希望允许一个航班由多家公司共同销售。

#### ⑭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，但目前仍未着手实施。建议调整如下费用：

- PSC (Passenger Service Charge)，将由航空公司支付调整为直接由旅客支付；
- TNC (Terminal Navigation Charge)，将飞机每起飞和降落1次合计为1个起降架次收费（目前是每起飞1次和降落1次均分别收费）；
- 废除附加在着陆费中的费用（上限是着陆费的10%）。