

2. 空运

2023年,航空运输业方面,随着2020年爆发的新冠病毒疫情的结束以及中国政府“动态清零”政策的解除,航空旅客运输出现了一定程度的回升。但疫情期间收紧的机场业务各项管控措施仍未改变,各地区和各机场可酌情决定具体操作,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,因旺盛的运输需求延续了上年的强劲势头,但由于机场运营方面的规定,无法根据需要及时增加货运航班数量的情况仍在继续。

“动态清零”政策结束后,各种限制依然存在,同时还需要确保各种人力资源,以为航空运营提供有力支撑,从而恢复和重建客运和货运航线,迎接航空需求的复苏。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2024年携手合作,尽快采取应对措施。

2023年概况及2024年预测

航空客运

2023年,中国航空客运量(国内国际航线合计)61,957万人次,同比增长146.1%(约2.5倍)。其中,国内航线客运量59,051万人次,同比增长136.3%;国际航线客运量2,905万人次,同比增长1,461.6%。随着“动态清零”政策的解除,中国放宽了口岸防疫措施,航班恢复,航空客运需求较上年实现了大幅增长,已回升至2019年的93.9%(资料来源:中国民用航空局。除特殊说明外,下同)。

随着中国口岸“动态清零”政策的放宽,日本国内地方航线复航以及机票价格回落,中国赴日旅客人数回升至约242.5万人次。然而,这与新冠病毒疫情之前的数字仍相差甚远,比2019年下降了74.7%(资料来源:日本国家旅游局(JNTO))。

从2024年航空客运趋势来看,随着需求的复苏和复航,机场重新构建了接待体制,截至2024年3月,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,中国政府恢复对日本公民入境的免签措施,航空客运需求有望快速走向复苏。

航空货运

2023年,中国航空货运量735.4万吨,同比增长21%,已回升至2019年的97.6%。其中,国内航线456.3万吨,同比增长33%。国内航线中,香港、澳门、台北航线15.3万吨,同比增长3%;国际航线279万吨,同比增长6%。

今年上半年国际货运量与上年同期持平或略低于上年

同期水平,几乎与“动态清零”政策下上海封城期间的货运量持平。“动态清零”政策结束后,并没有出现预期的需求增长,据推测,其中一个原因在于,疫情期间全球物流陷入混乱,库存积压增加,消化库存成为了优先任务。

在国际货运方面,传统的航空货运量从7月份开始没有显著增长,但在下半年由于EC需求的大幅增长而有所恢复,因此全年货运量超过了2022年。中美航线供应尚未全部恢复,加之以EC为主的需求紧张,导致2023年下半年航空货运运费一时出现了上涨。

从2024年航空货运趋势来看,将受到半导体供应停滞、海运业复苏导致航空运输量下降、单价下降等负面因素的影响。但在EC需求的有力支撑下,并且随着库存调整的推进,预计传统航空货运需求将逐步增加。

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,尽管中国“动态清零”政策已解除,但中日之间的航班依然存在各种限制,两国间国际客运航班的恢复远远落后于其他国家。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航空业内生存下去,强烈希望相关部门立即对本项建议采取行动。

本次建议重点关注的是为尽快克服新冠病毒疫情带来的影响而必须立即解决的课题,希望中国政府加快改革进程。

为了落实建议事项的改善工作,走出疫情阴霾,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;或是相关手续办理不顺畅;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。这使得中日之间人员流动的恢复和客运航班的复航缓慢,对华投资和经济活动也因此受到了影响。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。对此，希望在操作上加加以优化改进。

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

应着眼于今后国际航线的复航，提高空中交通管制水平，将流量管控的影响降至最低。希望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、调入人员或临时派驻人员一到新岗位就能立即开始机场工作，避免

给航班的正常运行带来不利影响。

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，且仅限用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。希望政府结合行业的实际情况，制定并出台合理的操作指南，否则世界各地往返中国的国际航班将无法承运，国际航班的继续运行也会受到不利影响。

⑪ 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。

⑫ 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。

⑬ 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%）。