

## 2. 空运

2020年，航空客运受新冠肺炎疫情蔓延影响，各国政府纷纷加大出入境管理及检疫工作力度，导致商务出行、旅游出行的需求骤减。航空货运方面，虽然需求出现短暂下滑，但口罩、防护服等防疫物资的紧急运输需求以及电子仪器等工业产品运输需求高涨，实现了快速复苏。

2021年，在全世界范围内新冠肺炎疫情的持续影响下，航空客运需求持续走低。虽然未来的预期尚不明朗，但我们都强烈希望随着防疫措施及疫苗接种效果的逐渐显现，疫情能够早日平息，中日航班早日恢复，通过加强人员往来促进经济的进一步发展。

我们认为，中日两国牢固的友好关系以及航空运输在经济发展中的作用是十分重要的。为了早日达成这一社会使命，我们将现有问题以及因新冠肺炎疫情而凸显的问题作为今年的建议事项，希望有关部门尽快予以解决。

### 2020年概况及2021年预测

#### 航空旅客

2020年，中国航空客运量（国内航线、国际航线总计）41,776万人次，同比减少36.7%。其中，国内航线旅客量40,820万人次，减少30.3%；国际航线旅客量956万人次，减少87.1%，国际航线旅客需求较2019年大幅减少。（资料来源：中国民用航空局，如无特殊说明，下同）

2020年，新冠肺炎疫情在全球范围内蔓延，许多国家出台了限制出境等措施，并对航班的运行做出了限制，导致来自中国的访日人数锐减至106万人左右，同比减少88.9%。（资料来源：日本国家观光局（JNTO））

2021年的航空旅客动向完全取决于新冠肺炎疫情是否能在全球范围内得到有效控制。各国目前已陆续开始接种疫苗，随着疫情的平息，各国政府如逐步放宽入境管理及检疫标准，则航空旅客需求也有望早日复苏。

航空运输一向是推动中日两国经济发展最为重要的基石，在促进两国文化交流中也扮演着重要的角色，文化交流无疑对推进两国友好关系的进一步发展十分重要。恳请就建议事项中的各项课题加以探讨并予以解决。

#### 航空货运

2020年，中国货运量676万吨，同比减少10.2%。其中，国内货运量（包括香港、澳门、台北航线）453万吨，同比减少11.3%；国际货运量223万吨，同比减少7.8%。

受新冠肺炎疫情的影响，2020年的国际货运受到了沉重的打击，在年初虽出现大幅下跌，但随着中国境内疫情迅速得到控制，3月以后口罩、防护服等个人防护装备（PPE）的对外紧急运输和居家消费带动电子设备等的出口上扬，整体呈快速复苏态势。另一方面，因客运航班的减少、停运，导致航空货运运力骤降，加之海运集装箱不足导致运力吃紧，秋季以后航空货运呈现出前所未有的发展势头。

鉴于航空货运运力供应严重不足，除通过全货机运输外，还采用了“客改货”方式，使用仅搭载货物的客运航班

进行运输，并大量增加了货运临时班次和包机班次。在中国境内新冠肺炎疫情平息后的3月至6月期间，上海、广州、深圳、郑州等机场起降的货运临时航班及货运包机航班共计7,623个班次，同比增加490%。此外，使用客机进行货物运输的航班（“客改货”）为11,771个班次，有效解决了货运运力不足的问题，出口货物大幅增加。

2021年，鉴于全球范围内新冠肺炎疫情的结束时期尚不明朗，预计货运运力不足状态仍将持续，新冠疫苗等医疗物资相关的紧急运输需求将持续上升。随着新冠肺炎疫情平息，全球经济重回增长轨道，航班数量也将恢复，相信航空货物运输供不应求的状态将得到缓解，今后的动向值得关注。

### 今后的展望和课题

为了迎接新冠肺炎疫情平息后的恢复期，各航空公司将切实开展准备工作，希望有关部门就本白皮书中提出的建议事项早加以探讨并予以解决。具体而言，考虑到中日关系的重要性，希望尽早恢复日资航空公司往返两国首都——北京东京间的直飞航班。同时，希望中国境内尚未恢复日资航空公司直飞航班的城市能尽快恢复直飞航班，希望在日本人最多但每周仅有一个班次，运力供应不足的海上，以及其他已经恢复日资航空公司直飞航班的城市，尽快增加航班次数。

今后，为了顺利开展恢复航线及增加航班次数的相关协调工作，希望提前充分公开信息。

此外，今年我们还就因新冠肺炎疫情而凸显的问题进行了梳理。具体包括，发布通知时应将日资航空公司列入发布对象，迅速充分公开信息并明确一线执行时的责任等。我们理解在这一极度混乱时期采取的应对措施可能存在不得已之处，然而今后为了能让各航空公司准确迅速地按照紧急情况下政府所做指示采取行动，执行指示内容，我方认为须对上述课题做出改善。从官民协作、最大程度发挥政策效果的意义上来讲，也希望就新课题尽快加以探讨并予以解决。

为了能够官民协作共同度过当前这一前所未有的危机，恢复中日人员和物资的往来，实现两国友好关系和经济的进一步发展，我方将全力以赴贡献力量。

### <建议>

#### <中日人员往来相关建议事项>

##### ①尽快恢复与日本的直航航班，增加已重开航线的航班数量

自2020年9月起，北京与部分国家之间的直航航班已恢复运行，但与日本之间的直航航班仍未恢复。鉴于中日关系以及与北京之间顺畅往来的重要性，希望尽快重新恢复日资航空公司的直航航班。除此之外，中国国内的其他一些城市（沈阳、天津、武汉、成都、厦门等）同样尚未恢复日资航空公司的直航航班，希望能够尽快恢复。特别是日籍人员数量最多的上海，日资航空公司的直航

航班已经恢复运行，但依然无法满足运力需求。因此，包括上海在内，对于那些已恢复直航的航线，希望尽快增加航班数量。

### ②及时开具用于办理签证的邀请函

日本人办理来华商务签证时，需要由各省市政府开具邀请函，但经常会出现停止开具或者延迟开具的情况。此外，对于部分在华常驻人员提交的邀请函申请，一些省市政府的主管部门拒绝受理。面向常驻人员家属开具的邀请函自11月以来，一直处于停滞状态。强烈希望采取有效措施，使包括常驻人员家属在内的相关人员能够及时顺利地取得办理签证所需的邀请函。此外，希望能够从培养中日间商务人才的角度出发，确保留学签证的及时签发。

### ③改善集中隔离环境，缩短集中隔离期限

在我们看来，入境中国后所进行的隔离是出于防疫需要而采取的一种不得已的措施，我们对部分地区的地方政府以及隔离酒店工作人员的无私付出表示感谢。然而，并非所有的地区都具备良好的隔离环境，对于那些初次来华人员、听不懂中文的人员以及携带儿童的人员来说，隔离期间的的生活可能会让他们感到担忧。为避免出现这种情况，希望能够配备可进行日语交流的工作人员，为其安排可收看日语节目、可提供日式食物和儿童食物、带窗且可调节室内温度的房间，并保证及时更换毛巾和床单。此外，还希望配备Wi-Fi，确保其在集中隔离过程中也能够进行远程办公。对于来自日本的入境人员，希望能够借鉴上海的做法，在其持有入境前核酸检测阴性检查证明的前提下，对其实施“7天集中隔离”+“7天居家隔离”，允许“携带儿童人员申请居家隔离”，并在全国范围内推行。

### ④取消各城市自行制定的集中隔离结束后的追加隔离措施

在有些城市，入境人员集中隔离14天后，还需根据当地自行制定的隔离政策接受进一步的隔离。实际上，有些地区会在14天集中隔离的基础上，再增加14天的隔离。这给入境人员的业务活动造成了很大不便。为此，希望这些城市取消追加的隔离措施，像大多数城市那样，改为健康观察。

### ⑤尽快明确快捷通道的操作流程并加以合理完善

中日人员往来快捷通道（商务通道）已于2020年11月30日正式启动，但中方尚未明确其具体方案和使用流程。居住在中国的日籍常驻人员到日本出差后返回中国时，必须要进行两周的集中隔离，这对于企业来说成为了一种沉重的负担。为此，希望尽快明确快捷通道（商务通道）的相关操作流程，同时从企业的角度出发，制定合理的方案（例如：回国后14天内允许往来于自家与工作单位之间），避免给企业造成过重的负担。

## <新冠肺炎疫情方面>

### ⑥缩短机场检疫所需时间，提高检疫排查能力

为防止新冠肺炎疫情的蔓延，各航空公司坚持遵守中国民用航空局的防疫指南，采取了必要的防

疫措施。在疫情得到控制后，中日两国间的旅客流量也在逐渐恢复，如何缩短机场检疫所需时间以及提高检疫排查能力成为了重要课题。例如，在部分国际航线的离港区域，当地海关会要求航空公司限制安全检查的起始时间并要求在检查场所配备旅客引导人员。希望当地海关在作出合理的人员配备的同时，能够针对公共服务的业务范围做出明确的规定。

### ⑦对于在当地住宿的空乘人员免于进行核酸检测

无论客运航班还是货运航班，对于在当地住宿的空乘人员，在其持有日本出发前核酸检测阴性证明且住宿地设有外出限制的前提下，希望能够借鉴其他国家的做法，在其抵达中国后免于进行核酸检测。

### ⑧发布新通知时做到准确的信息披露，明确一线执行过程中的责任

在预防新冠肺炎疫情蔓延方面，需要官民团结一致，采取一切可能的措施来预防疫情的扩散，而作为民营企业，也充分认识到了自身有义务按照各类通知的要求做好疫情防控工作。然而，有些现场管理部门在发布通知时，基本上都是通过社交软件的聊天功能来进行发布，缺乏正式的书面文件或规范的指南，且信息仅限于中国的航空公司。直到现在，只下发通知却不设置足够的执行缓冲期的情况依然存在。有些时候，各现场负责人会根据自身的判断而下达不同的指示，或者强行下达一些明显超出企业职能范围的指示。这种做法加重了企业及现场工作人员的负担，特别是对于新冠肺炎疫情防控工作来说，就会增加安全对应方面的不稳定因素。希望有关部门在下发某项通知时，能够预留足够的缓冲期；在发出通知时，应平等地向所有航空公司公开相关信息，并附上正式的书面通知；同时明确现场管理部门的执行责任。

### ⑨有效利用现有起降时刻资源并放宽限制

在国际航线的航班数量大幅受限的情况下，日资航空公司的国际客运航班起降时刻资源未能得到充分的利用。新冠肺炎疫情的蔓延造成了国际物流运输的供需紧张，在这种情况下，为了确保供应链的稳定运行，满足疫苗等应急物资的运输需求，包括白天时间段在内，希望能够灵活考虑将客机和货机改为货运专用航班。

## <航运方面>

### ⑩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，在新冠肺炎疫情蔓延之前，就已经有许多机场由于管制等原因而导致航班延误，并成为一种常态，给用户带来了不便。希望能够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。除此以外，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。

#### ⑪ 加快机场限制区域通行证发放手续的办理速度

办理机场限制区通行证时，从申请到核发，大概需要2周至12个月的时间，且各地区并没有统一的核发时限。希望加快发证速度，使新员工、调职员工以及来自国内其他机场的支援人员到任后能够立即到岗从事机场相关的具体工作。

#### ⑫ 缩短境外航空公司运输公司业务相关审批时间

在CCAR-129 (CHINA OPESPEC) 的申请审批流程方面，随着FSOP (Flight Standards Oversight Program) 系统 (在线申请) 的启用，审批效率也在不断提升，但是另一方面，审核时间却被定为20个工作日。而其他国家一般只需要3-10个工作日，因此，希望能够进一步简化相关流程，缩短审批时限。特别是对于那些需要频繁执行紧急运输任务的不定期航班，希望能够优先简化其审批流程。

#### ⑬ 改善中国国内不定期航班航行许可手续

受承运航班坐席数量的限制或根据使用者的需求，需要运行不定期航班。但是，即使申请不定期航班，也要到航班即将运行前才能获得许可。万一拿不到许可，则会给用户带来巨大损失。希望最迟在计划运行的前一个月通知是否予以许可。

### < 维修方面 >

#### ⑭ 关于境外航空公司在中国机场配置的维修工具的保税处理

对于境外航空公司配置在中国各机场的航空器工具，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大多价格昂贵，从而加重了航空公司的成本负担。航空器维修工具仅能在机场范围内使用，且仅用于外籍航空器的零部件安装，因此希望能够对其进行保税处理。希望针对所有的零部件和工具进行保税处理。

#### ⑮ 关于因维修故障在地面上停放的航空器实施紧急通关

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目的时间，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。

### < 其他 >

#### ⑯ 关于高密度机场的起降时刻分配及运行

中国国内的主要机场均较为繁忙，关于这些机场的起降时刻分配，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起降时刻，交换起降时刻，设定答复期限

等。同时，希望公平且明确地公开主要机场的起降时刻规定或各时段的繁忙情况以及地方规定等的运行状况，确保执行的透明度。

#### ⑰ 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；
- 废除附加在着陆费中的费用 (上限是着陆费的10%)。

#### ⑱ 变更当地职员雇用形态

境外航空公司无法成为当地法人，只能注册为“常驻代表机构”，因此不能直接雇佣当地职员，只能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，不仅对企业，对员工本身和中国社会也会造成负面影响。希望变更为允许境外航空公司直接雇佣员工。