

## 2. 空运

2021年，航空客运继续受2020年以来新冠肺炎疫情影响，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、旅游出行需求骤减，情况依然极为严峻。此外，对机场业务的各项管控也不断加强，对航班的准点率和旅客服务、防疫相关费用增长等造成了严重影响。航空货运方面，与2020年相同，电子仪器等工业产品运输需求坚挺，但仍然存在对机场业务的管控增强导致未能相应地增加航班次数的情况。

2022年，在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，以及口服药研发取得进展，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，2021年，我们将现有问题以及因新冠肺炎疫情而凸显的问题作为建议事项，但至今尚未得到解决。强烈希望今后有关部门尽快予以解决。

### 2021年概况及2022年预测

#### 航空旅客

2021年，中国航空客运量（国内航线、国际航线总计）44,056万人次，同比增长5.5%。其中，国内航线旅客量43,908万人次，同比增长7.6%；国际航线旅客量148万人次，同比减少84.6%，国际航线旅客需求较2019年大幅减少，较2020年进一步减少。

2021年，新冠肺炎病毒变异株在全球蔓延，许多国家采取限制国际航班等措施以及航班航行限制措施。这导致来自中国的访日人数锐减至约4.2万人，较2019年减少99.6%。

2022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以及中国政府随之采取的航空政策和隔离政策放宽措施。各国目前已陆续开始加强针接种，口服药研发工作也在进行之中。各国政府如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。强烈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

2021年，中国货运量732万吨，同比增长8.2%。其中，国内货运量（包括香港、澳门、台北航线）465万吨，同比增长2.6%；国际货运量268万吨，同比增长19.6%。

2021年的国际货运需求持续迅猛增长，主要是网购带来的电子设备类出口增长等。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，与2020年相同，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，2021年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。2021年，从中国出发的国际货运航班共有约20万架次，为去年的2.2倍，其中“客改货”约为6.9万架次。如上所述，随着供给增长，从中国出发的国际货运实际班次恢复到2019年的97.2%，从2021年8月起，随着机场业务中防疫管理愈发严格，航班数量增长始终无法满足旺盛需求。为了提供符合需求的航空货运供给空间，为中日经济发展做出更多贡献，强烈希望按照建议<新冠肺炎疫情相关>内容采取相应的应对措施。

2022年，鉴于全球范围内新冠肺炎疫情的结束时期尚不明朗，预计新冠疫苗和检测试剂盒等医疗物资相关的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，相信航空货运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，强烈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，日本已经开放首都东京作为入境点，考虑到今后的中日关系以及与北京顺畅往来的重要性，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，运力供应不足的上海，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，我们还在2021年情况的基础上，就因新冠肺炎疫情而凸显的问题进行了梳理。具体而言，由于上一年提出的建议事项未能得到采纳，所以在去年建议的基础上，增加了放宽机场飞机相关消毒措施、机场工作人员专班隔离工作等内容。虽然我们充分理解贯彻防疫工作的重要性，但目前出现了大量超出航空公司业务范畴的指示和紧急的标准变动指示，令航空公司苦于应对，甚至对航班的准点率和旅客服务造成重大影响。因此，强烈希望能够尽快对新增建议事项开展研究和应对。

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、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。特别是在华日籍人员数量最多的上海，虽然日资航空公司的唯一直航航班以每周仅一班的频率保持运行，但在中日航空公司双方供应量失衡的情况下，日方的运力仍处于供不应求的状态。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快速签发签证，放宽制约常驻人员来华赴任或日籍员工来华出差的各种手续

希望快速签发常驻人员和家属签证，放宽制约常驻人员来华赴任或日籍员工来华出差的各种手续。此外，从培养中日间商务人才的角度出发，希望能及时签发留学签证。

#### 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，希望能够在其持有入境前核酸检测（PCR）阴性证明的前提下，缩短其集中隔离期，将缩短的时间用居家隔离来替代，允许“携带儿童的人员申请居家隔离”，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，入境人员集中隔离后，还需根据当地自行制定的隔离政策接受进一步的隔离。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。

#### ⑥恢复中国游客赴日团体游

日本于6月10日宣布解除对来自中国的短期团体旅游禁令。这不仅对促进两国经济复苏很重要，

而且对通过促进相互理解进一步发展中日友好关系也很重要。今年是中日邦交正常化50周年，我们希望尽早恢复中国游客赴日观光旅游。

### <新冠肺炎疫情方面>

#### ⑦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。

#### ⑧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。

#### ⑨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，就曾经带来过安全方面的威胁。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。

#### ⑩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，日方航空公司希望能够灵活批准包括白天时段在内的货运航班运营，以便将国际客运航班起降时段转换为货运航班起降时段加以利用。

#### ⑪规范抵达后的机内（包括货舱）消毒工作并加快消毒速度

各机场的检疫部门往往会自行发出指示，要求大



量喷洒消毒剂,造成机舱内的装备变色和老化,在某些情况下,还会产生更换零件的费用。对于那些大量喷洒消毒剂,超过飞机制造商的规定用量的做法,希望能够予以纠正,并且在每个机场都采用统一规范的喷洒方式。此外,消毒工作一般是由指定的外包企业来负责,一些机场还存在着消毒作业人员短缺的情况,且消毒过程较为复杂,经常会导致航班推迟起飞。这会给旅客带来极大的不便,希望能够加快消毒的速度。

#### ⑫规范抵达后机内(包括货舱)消毒工作的实施主体

过去,消毒工作一般由海关负责,但根据国务院的指示,应当由航空公司负责,而且消毒过程日益复杂,给航空公司带来了沉重负担。特别是,按照规定,消毒过程评估以及效果评估工作应当由航空公司或具备实施条件的专业消毒公司来进行,但对于有些机场来说,没有航空公司来负责这项工作,也找不到能够承担这项工作的外包公司,这给消毒工作带来了极大困难。所以希望能够恢复以前的做法,由海关来负责消毒和评估。

#### ⑬放宽机场工作人员专班隔离的条件

自监管部门指示实施专班管理以来,检疫人员、地勤人员和负责运送机组人员的大巴司机等岗位都出现了空缺,经常会因为等待这些人员而造成航班大幅延误(平均4-5个小时),因此希望能够放宽目前的专班管理的条件。特别是机体维修方面,为确保相关人员能够及时应对重大设备故障等,确保安全运行,希望能够在一定前提条件下(例如:机内消毒+熏蒸和穿着防护服),不再要求此类人员以专班方式进行隔离。

#### ⑭增设隔离设施

有些机场尽管拥有中日协议框架内的运航权,但由于缺乏入境后的隔离设施,导致出现了市政府和中国民用航空局不批准其运航的情况。要想确保中日两国间必要的人员交流,必须要最大限度发挥运航权的应有作用,所以希望能够增设隔离设施。

### <航运方面>

#### ⑮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。

#### ⑯缩短境外航空公司运输业务相关审批时间

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。

### <维修方面>

#### ⑰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。

#### ⑱关于对故障维修在地面上停放的航空器的紧急通关

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。

### 【其他】

#### ⑲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。

#### ⑳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%)。