

23日晚,台湾复兴航空从高雄飞往澎湖的GE222次航班紧急迫降时失事,造成48人罹难,10人受伤。尽管空难的原因仍在调查中,但机长对当时天气的应对能力以及其与塔台沟通是否通畅成为媒体关注焦点。

目前,我国民航业飞速发展,中国是否有足够的成熟机长为民航业“健康成长”保驾护航?根据中国民航飞行标准司发布报告,根据现有人机匹配数量来计算,国内运输航空公司的飞行员数量基本够用。然而,专家学者认为在成熟机长方面仍有较大缺口。

”



2011年11月17日,深圳航空公司在西安公开招聘公费飞行学员。因不限男女,吸引了不少年轻女性前来报名。

中国机长人数过万 专家称还缺1/3

飞行员成为机长至少需要5年时间 部分航空公司缺机长只能限制航班

►不缺飞行员缺机长

几大航空公司扩张步伐加快,导致机长的缺口进一步扩大

日前,中国民航局飞行标准司发布了《2013年中国民航驾驶员发展年度报告》(下称报告)。根据这份报告,截至2013年年底,中国民航驾驶员有效执照总数为35505本。其中国内运输航空公司可用机长人数10106名,可用副驾驶人数12522名。同期,全民航飞机总数3810架,其中运输飞机2179架。

按照一名机长加一名副驾驶为一组计算,按照中国民航局的规定,一架飞机

需要配备四组共8名飞行员。这意味着,按照现有人机匹配数量来计算,国内运输航空公司的飞行员数量基本够用。

北京航空法学会常务副会长兼秘书长张起淮对记者表示,报告中讲述的是“理想数字”,现实并非如此乐观。“报告中介绍的是拥有飞行执照的人数,但是在实际状况中,这些飞行员有休假的、生病的,开大飞机的飞行员每年有两次是需要赴训的。此外,还有200-300个正在辞职中,所以实际情况下,是远远不够的。”张起淮说。

中国民航管理干部学院航空运输服

务研究所所长邹建军在2009年、2010年曾做专门研究,发现当时对高端机长的需求缺口大概在10%以上。近两年,几大航空公司规模扩张的步伐都在加快,导致机长的缺口进一步扩大。

据张起淮介绍,一架飞机需要3个机长。而且,在有航空执照的飞行员中,还有担任经理、副经理、飞行部主任等职务的,这些人并没有在一线飞行。所以这1万多名机长,真正分配到一线,从事飞行的不到三分之二。“目前成熟机长缺口至少达总数的三分之一。”

►机长“成长”的烦恼

专家称航校此前对航空业发展预测不足,导致培养人才没有跟上需求

张起淮介绍说,目前对于飞行员的培养,一般采用国内国外联合起来培养的方式,我国培养飞行员的学校数量越来越多。但由于航校此前对航空业发展预测

不足,导致培养出的飞行员数量没有跟上航空业发展需求。

一名飞行员对记者表示,飞行员需要经过各种各样的训练,才能成为一名机长,“不但是技术问题,还有飞行时间的限制。”他说,“从飞行员成长为机长至少需要5-7年的时间。”

►航空公司的机长之争

新成立的民营航空公司往往有飞机却没有机长,导致航班难开通

航空公司之间人才储备机制的不同,更加剧了机长的紧缺。张起淮认为,一方面,“三大航”凭借雄厚的实力,一直拥有稳定且富余的人才储备机制。有钱有实力系统地将飞行员培养成为机长。东方航空新

闻发言人李江曾对媒体表示,各个航空公司尽管培训费用不一,一个学生培养成为一个成熟机长,需花费几百万。

另一方面,由于机长的培养见效慢,投资大。新成立的民营航空公司往往有飞机却没机长,导致航班难开通。新成立的民营航空公司只能通过高薪挖角等方式补充短板。

2005年,中国民用航空总局联合多部

业内专家张瀛说,除了培养周期长,并不是拿到飞行执照就可以驾驶民航客机。

据张瀛介绍,因为不同机型要求不同,导致飞行员培养时间并非相同。据报道,要培养出777机型的机长,或许需要10年。

门下发的《关于规范飞行人员流动管理保证民航飞行队伍稳定的意见》规定,由拟用人单位向现用人单位支付的“转会费”,运输航空飞行人员培训费用“70万-210万元”的标准往往成了飞行员和老东家决裂的导火索。即使跳槽的机长愿意支付高额转会费,也存在航空公司拒绝执行、卡飞行档案不放行的现象。

►机长少只能限航班

如果飞行员感觉身体不适,航空公司不会允许其继续飞行

那么,缺乏经验丰富的机长,会不会对目前的航空安全造成影响?

一名飞行员介绍说,根据民航局规定,飞行员每周飞行不得超过40小时,每个月不得超过100小时,每三个月不得超过270个小时。“超过这个时限,安全就会受到影

响。”他说,“签派人员会进行协调,一般我们一个月飞90小时左右。”

他说,这个密度比国外的飞行员要高一些。但航空公司禁止飞行员疲劳驾驶,如果飞行员感觉身体不适或者精神状态不佳,航空公司不会允许其继续飞行,而是等身体恢复状态才能复飞。

一名地方航空的工作人员表示,有时候市场情况很好,公司想要增加班期,但是

由于飞行员多数已经每个月飞90小时左右,不得不放弃增加航班的想法。如果长期没有足够数量的机长,甚至会影响公司的成长。

专家张瀛表示,在大航空公司,有专门做运力调配,会严格遵照民航局关于小时数、日常管理等要求,所以大航空公司一般不存在“疲劳驾驶”的风险。

►人才“补缺”之道

雇佣外籍机长可缓用人之急,但由于他们并非航空公司培养,难免出现鱼目混珠的情况

报告指出,从航空公司长远的发展来看,培养更多的机长将是航空公司一项重要工作。

张瀛介绍,目前中国飞行员主要是来自于民航自主培养、从国外聘请外籍机长。

“目前需要加强航校的建设和发展,航空公司还要对已经培养出来的飞行员

进行培养,尽快提高成熟机长数量。”张起淮说。

促进飞行员人才流通也是一解决方法。张起淮曾代理多起中国飞行员辞职案件。他说,缓解机长紧缺要加强飞行员的劳动制度和劳动纠纷解决的法制化,建立正常的流动渠道,促进行业发展。

为缓解用人压力,部分航空公司高薪聘请外籍机长。

目前,在中国民航飞行的外籍机长总数已过千人。据媒体报道,一些受聘于中国航空公司的外籍机长,年薪往往是中国机长的两倍。

◆相关新闻

大面积航班延误 红色预警解除

我国民航空管部门27日对外发布的大面积航班延误红色预警目前已解除,厦门区域航班运行正在逐渐恢复中。其他区域橙色、黄色预警也已解除,相关机场通行能力恢复正常。

记者从中国民航局空中交通管理局获悉,民航局空管局27日上午发布大面积航班延误红色预警,预计厦门机场当日10时30分至12时有空域繁忙情况,其间10时至12时有一条跑道禁止起飞,落地航班受到较大影响,通行能力下降77%。这是中国民航局空管局对社会公众发布大面积航班延误预警以来,首次发布红色预警。27日下午,随着大面积航班延误预警解除,厦门区域通行能力恢复正常,目前航班运行正在逐渐恢复中。

据介绍,时下正值我国雷雨季节,27日多地都遭遇短时雷雨天气,进出港航班受到影响。截至18时,首都机场进出港航班取消55次,进出港航班延误126次;上海虹桥机场进出港航班取消90次,进出港航班延误249次;浦东机场进出港航班取消40次,进出港航班延误270次。广州、深圳等地机场不同程度延误。民航局空管局27日晚间发布大面积航班延误黄色预警,预计28日上海区域13时至17时有对流云团产生,可能影响上海虹桥、浦东和杭州萧山机场运行。预计上海两机场通行能力各下降36%。

根据航班延误数量、时间及对运行的影响程度,机场大面积航班延误预警响应应由低到高分一般为一般、较重、严重、特别严重四个级别,依次用蓝色、黄色、橙色和红色表示。一般情况下,机场出港航班延误1小时以上且无法确定起飞时间达到15-20架次,或预计延误超过4小时的航班达到20-30架次,为蓝色预警;机场出港航班延误1小时以上且无法确定起飞时间的达到20-30架次,或预计延误超过4小时的航班达到30-50架次,为黄色预警;机场出港航班延误1小时以上且无法确定起飞时间达到30-50架次,或预计延误超过4小时的航班达到50-90架次,为橙色预警;机场出港航班延误1小时以上且无法确定起飞时间达到50架次以上,预计延误超过4小时的航班达到90架次以上,为红色预警。

食品安全法草案修订 专家提出 处罚问题企业应不封顶

27日,中国消费者权益保护法学研究会、中国卫生法学会、中国管理科学院地方政府管理研究所共同举办《食品安全法(草案修订)》研讨会,中国消费者权益保护法学研究会副秘书长李伟民表示,食品安全问题层出不穷,原因有三:

一是企业诚信体系不健全;二是违法成本太低;三是对于食品安全事件负责人的刑事责任责任追究较轻。

李伟民说,在现行的法律条文中,对于违法企业的处罚罚款多数起点都是2000元的规定是不合理的,处罚太轻。

对于像上海福喜这样大的企业的处罚是不应和一个小超市相同的。

此次草案修订,不仅要对违法企业从严处罚,也应细化处罚规定,根据不同的情形来制定惩罚等级制度及罚款金额。

比如要依据企业的规模大小、年收入及注册资金来制定罚款等级。具体来讲,应从违法企业的三方面考虑:

一是要看企业生产和销售的劣质产品种类多少;二要看事件对社会的影响持续时间;三要看对大众造成的危害程度。

像福喜事件,造成的社会影响大,发现问题应马上责令停产、停售,且罚款数额应在100万元以上,甚至上不封顶。

他建议应调高处罚起点,将其从2000元提至万元以上。

(本版稿件据新华社)