

中国民用航空运输飞行员发展现状调查报告

(2010 年)

2010 年，面对经济危机逐渐消退的经济环境，民航局出台了多项应对措施，包括减少境外飞机引进数量、特殊航线补贴等，在一系列刺激政策的扶持下，根据中国民航局公布的数据，截至 2010 年 10 月，民航运输总周转量达 446.06 亿吨公里，同比增长 27.9%；旅客周转量 33867021.7 万人公里，同比增长 21.1%；旅客运输量 22517.3 万人次，同比增长 17.2%；货邮周转量 1443115.0 万吨公里，同比增长 44.8%；货邮运输量 456.15 万吨，同比增长 28.5%。民航作为中国经济的重要支柱产业，发挥着支撑中国经济增长的重要力量。

在 2009 年底，本文作者曾经以大量翔实鲜明的数据为读者展示了我国民航飞行员的发展现状，对飞行员这一行业进行了简单的总结，一年过去了，现在我国民航飞行员的情况又是怎样呢？发生了哪些变化，取得了哪些发展，本文将以更新的数据来为您揭开答案。

一、规章制度更倾向通航发展

2010 年对于通用航空是非常具有历史意义的，在 5 月初，民航局结合从 2009 年底开始的在上海、广州、沈阳等地的实地调研情况，召开了全国通航飞行运行研讨会，向全国通航企业介绍了新颁布和修订的有利于通航发展的规章制度，并听取了通航企业在发展中面临的问题，为进一步加速发展通航打下了基础。

8 月 19 日，民航业呼吁已久的低空开放终于破冰，在长春、广州

等地区逐渐启动低空空域管理改革，并计划从 2011 年至 2015 年，全国推广改革试点，在北京、兰州、济南、南京、成都飞行管制区分类划设低空空域，进一步建立健全法规标准，优化运行管理模式，合理布局和建设服务保障网点，基本形成政府监管、行业指导、市场化运作、全国一体的低空空域运行管理和服务保障体系。

低空开放将进一步加速通航的发展，为通航企业开辟更为宽广的飞行区域，扩宽通航经营范围，逐渐走出通航发展目前面临的瓶颈困境。

在各方的不懈努力下，截止到 2010 年 10 月 31 日，持有中国民航局颁发的各类飞行员执照 24277 人（比去年同期增加 5209 人），其中私用飞行员执照 2602 人（比去年同期增加 1316 人）、商用飞行员执照 11187 人（比去年同期增加 2778 人）、航线运输飞行员执照 10482 人（比去年同期增加 1115 人），多人制机组执照 6 人。其中，非中国籍飞行员私照 412 人，商照 161 人，航线照 1052 人。

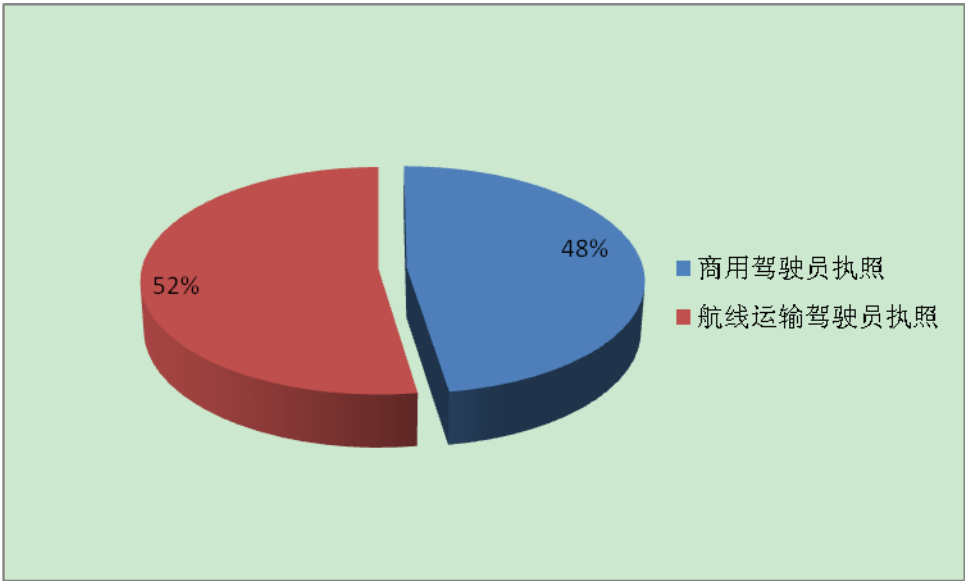
二、飞行员队伍结构分析

在航空公司的运行中，飞行员具有非常重要的作用，航空公司飞行员队伍的建设也是一项长期而复杂的工作，技术能力结构，年龄结构，文化建设等，都关乎飞行员的正常飞行。

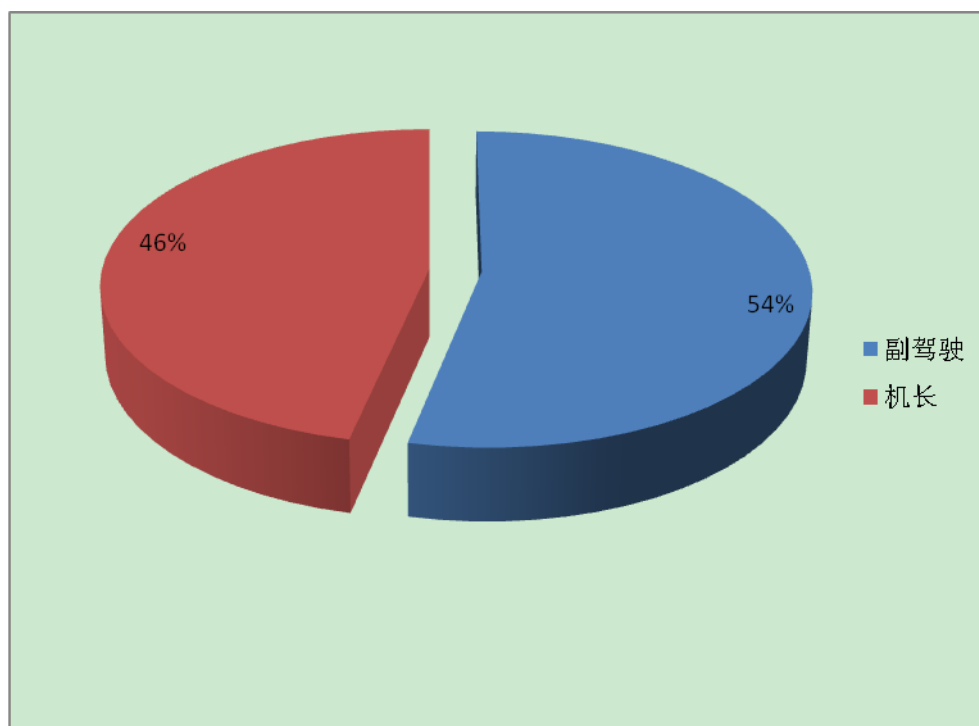
1、飞行员结构趋于合理

在中国运输航空公司的飞行员应至少持有商用飞行员执照，在进行机型改装并积累足够航空经历后，可申请航线运输飞行员执照，

通常的航线飞行的机组由持有航线运输飞行员执照的机长与持有航线飞行员执照或商用飞行员执照的副驾驶组成，复杂、远程航线则增加航线运输飞行员执照飞行员配合飞行。经过民航局和各航空公司多年的努力，目前中国民营航空运输飞行员的结构逐渐趋于合理，航线运输飞行员执照数量略多于商用飞行员执照，航空公司副驾驶略多于机长数量，这一比例也比较符合我国航空公司现有运行模式，机组搭配更趋于合理科学，尽管如此，但是从航空公司长远的发展来看，机长数量对公司实力的影响是非常重要的，目前我国航空公司对机长的需求还是非常旺盛，培养更多的机长将是航空公司一项重要的工作。



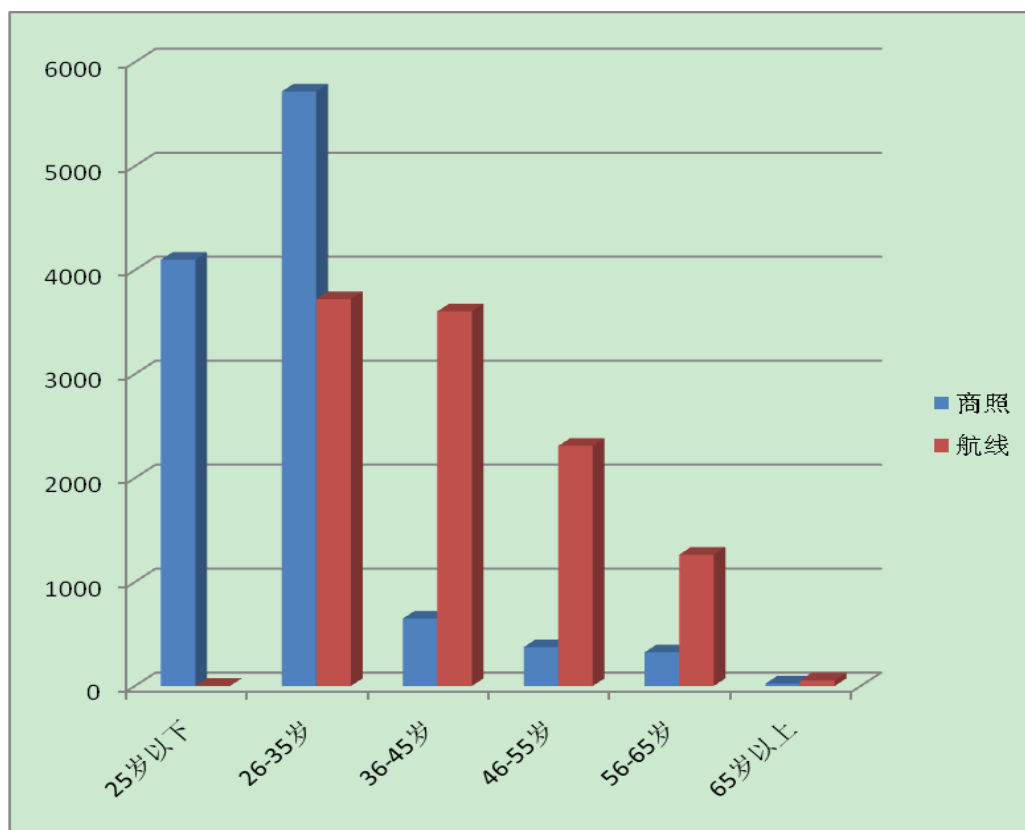
航线运输飞行员执照和商用飞行员的比例，商用飞行员比例比去年略有上升，航线运输飞行员比例略有下降。



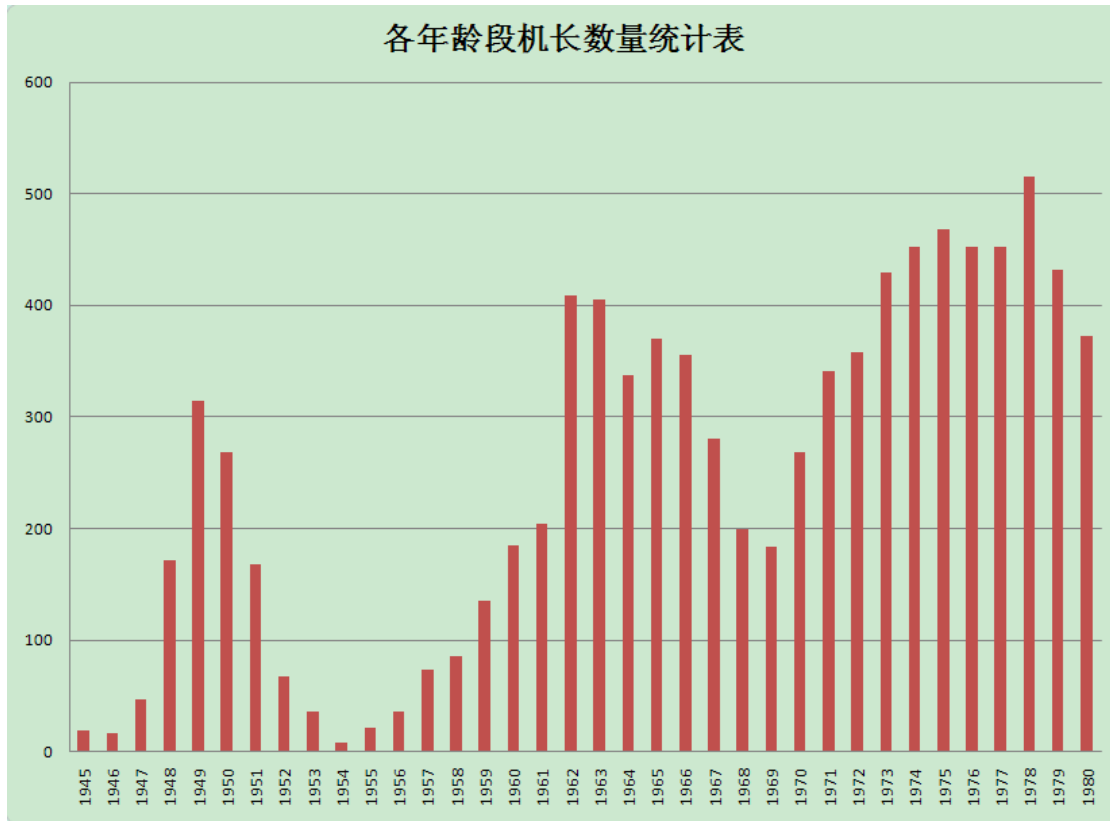
机长和副驾驶的比例，与 2009 年基本持平。

2、年龄结构

飞行员这一行业对于飞行员的身体素质和健康状况具有相当高的要求，尤其对于国际远程航线运行而言，年轻飞行员从精力和体力方面都具有一定的优势。根据民航局有关飞行员数据统计分析，年龄在 30 岁以下的飞行员占到接近 30%，40 至 50 岁具有相当飞行经验的成熟飞行员的比例也接近 15%。从这组数据可以看出，我国飞行员的年龄更趋于年轻化，大量年轻飞行员作为新鲜血液补充到飞行员队伍中，对于整个飞行员队伍的稳定持续健康发展是非常有益的。

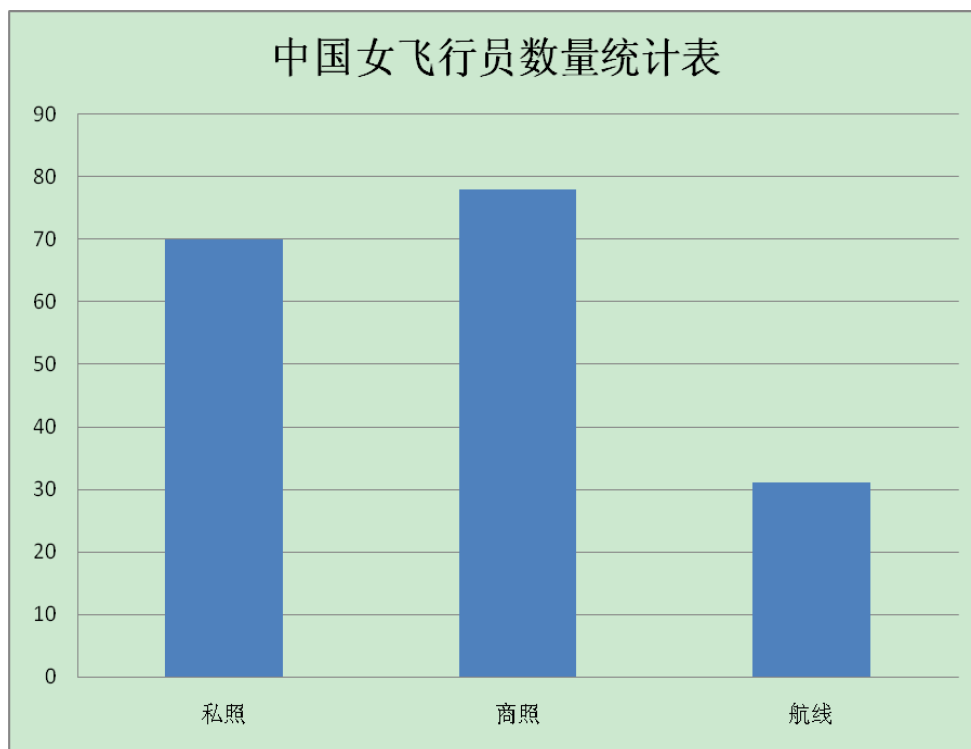


而不同年龄段的机长数据统计如下图，从图表统计数据来看，在未来十年内，即将退休的机长恰好处于分布低谷区，对于各运输航空公司的运行应该不会产生大的影响，而 1975 年后年龄段的机长数量则较为充足，这也是近年来各航空公司对于机长的培养格外重视的结果。



3、女性飞行员笃待发展

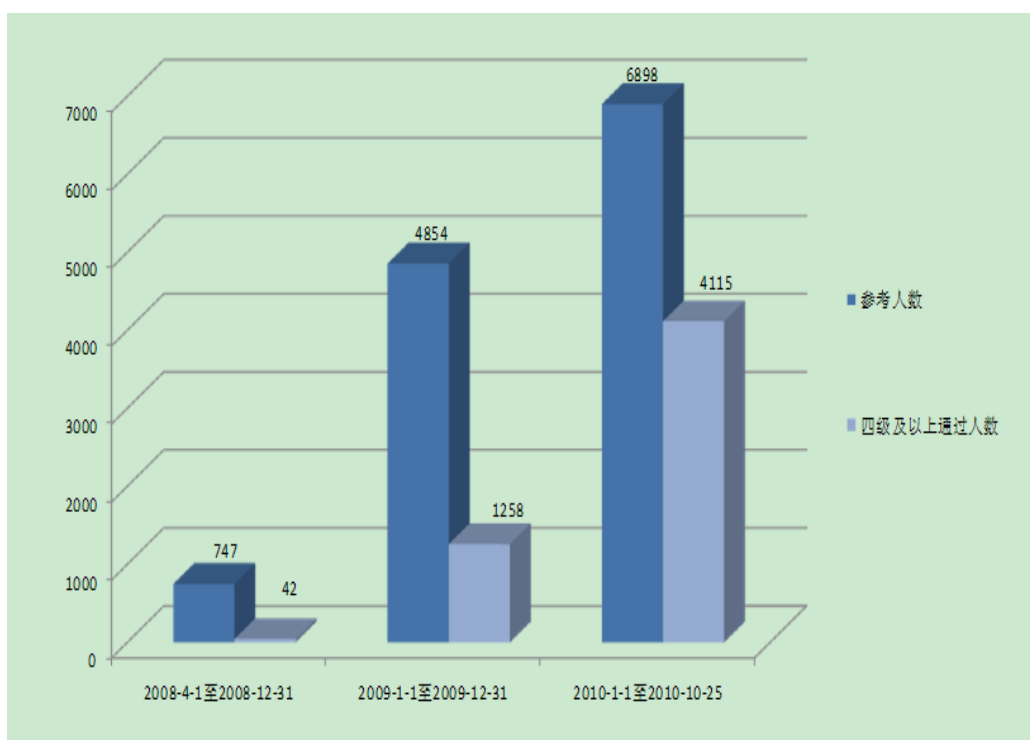
长期以来，人们往往认为飞行员这一被誉为“天之骄子”的特殊行业一定是男人的天下，但随着现代先进飞机自动化程度的不断提升，当代飞机的飞行操作和管理理念更多需要的是操作指令的人工输入和计算机完成的智能操纵，飞行员更多充当的是飞机的监控者和管理者。飞行员这一职业，正吸引着越来越多的女性加入进来。事实上，女飞行员在欧美等民航发达国家均较为普遍，以美国为例，截至 2009 年底，美国共有女飞行员 36808 人，其中私照 14322 人，商照 8289 人，航线照 5636 人，还有持有其他执照的女性飞行员，但从以下的统计表格中不难看出，中国女飞行员的的数量还相对较低，而且其中包括外籍 33 人，中国香港 3 人，中国台湾 1 人，内地女飞行员仅 142 人，远远低于美国数据。



4、飞行员英语能力现状

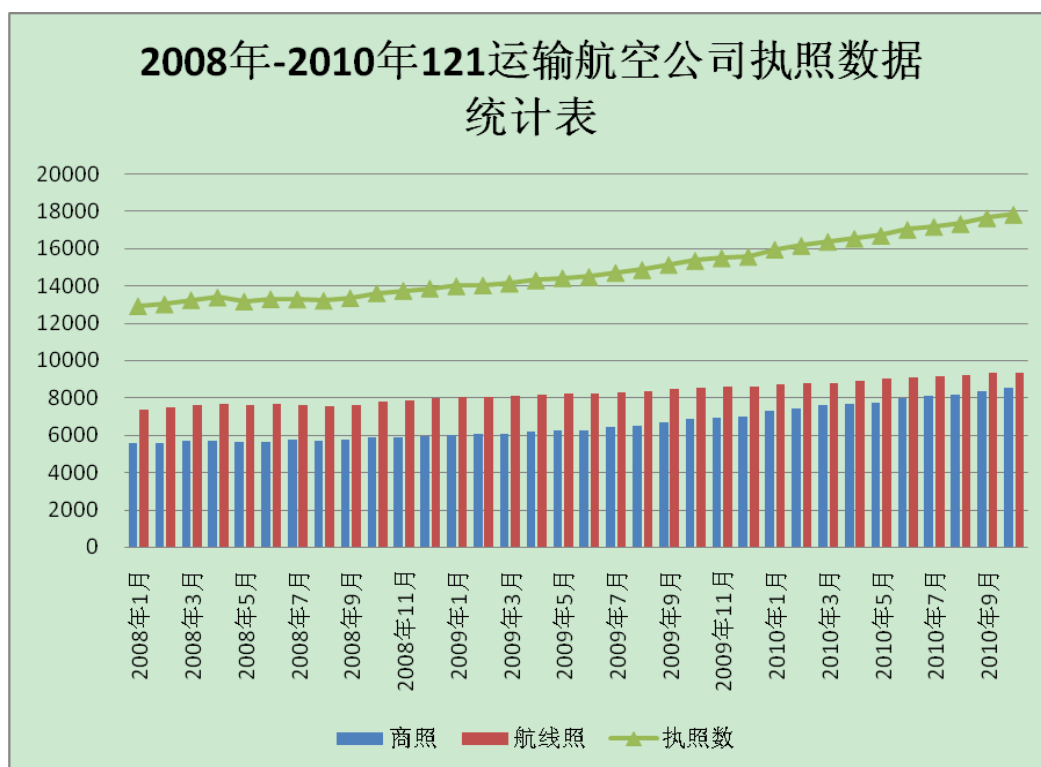
面临 ICAO 要求的所有国际地区航线必须配备 4 级以上英语通信能力飞行员的最最后期限已经不足半年了，中国民航飞行员的英语培训及考试也正在紧锣密鼓的进行，各大航空公司纷纷抓紧最后这几个月，强化各自飞行员的英语培训工作，民航局也在组织考试员和评分员加快对英语考试的评分和阅卷工作。

下图为从 2008 年 4 月至 2010 年 10 月，运输航空公司参加中国民航英语等级考试情况统计，可以看出 2010 年，更多的飞行员参加了英语等级考试，而且通过人数及通过率明显高于 2009 年和 2008 年，证明更多的运输航空公司和飞行员已经认识到英语通信的重要性，民航局在英语工程方面付出的大量工作已初见成效。



5、近年发展趋势

由于航空公司不断发展，对飞行员的需求也是呈持续增长的趋势，下图为从2008年到2010年10月，中国民航运输航空公司执照数据的统计，可以看出总的飞行员数量一直是平稳增长的趋势，航线照的数量增长较缓，而商照的增长率明显高于航线照，由此可以看出各运输航空公司的副驾驶数量增长较快，从统计数字表面看，副驾驶储备将高于航空公司的运行需要，副驾驶也将呈逐渐饱和趋势，但从实际了解，各大航空公司仍有2000多名刚进入公司的商照持有人尚未进行改装，因此对副驾驶的需求在一段时间内仍然比较迫切。



三、航空公司飞行员实力分析

1、大型航空公司实力强劲

国航、南航、东航等大型航空公司，具有丰富的运行经验以及先进的管理模式和飞行员培养机制，一直作为我国运输航空的中坚力量。

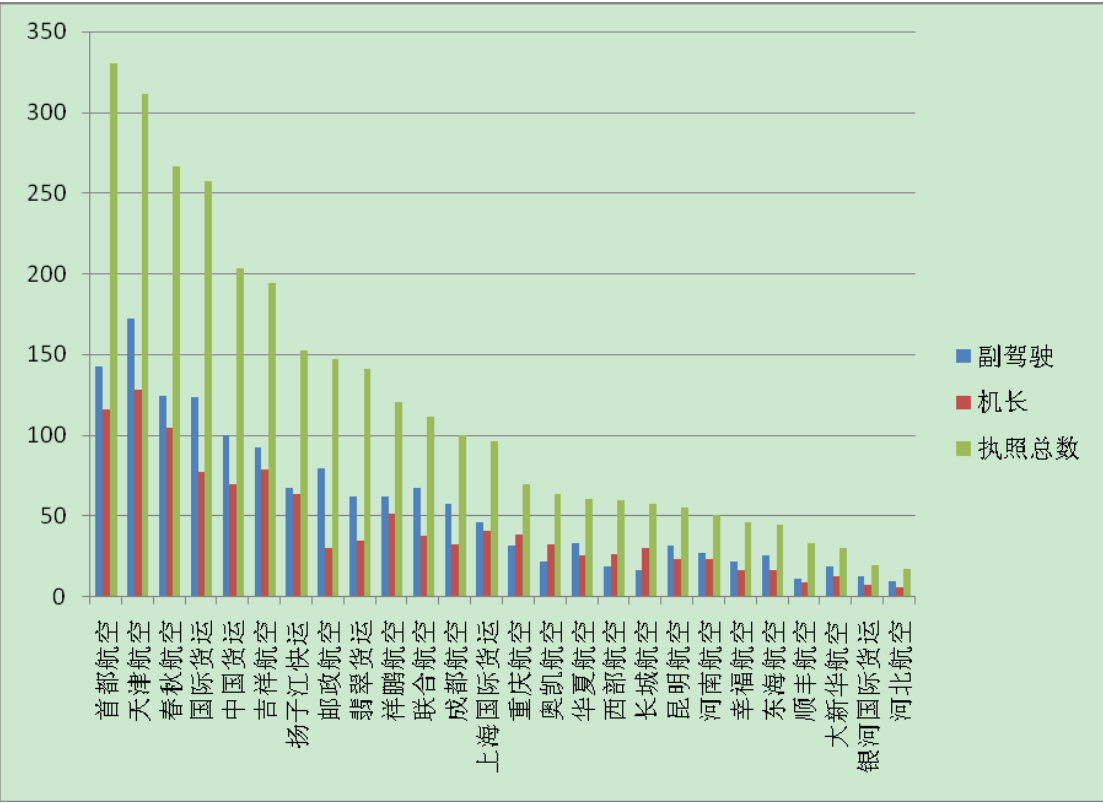


从以上图表可以看出，南航、国航和东航作为三大支柱航空公司，仍然在人员配备上具有绝对的优势，三大公司飞行员总数接近我国飞行员总数一半，另外几家较大航空公司虽然从人数上与三大公司尚无法竞争，但是彼此人数大致相当，也具有与同其他公司进行竞争的能力，而良性的竞争模式也有利于航空公司的健康发展。

2、小型民营航空充满竞争力

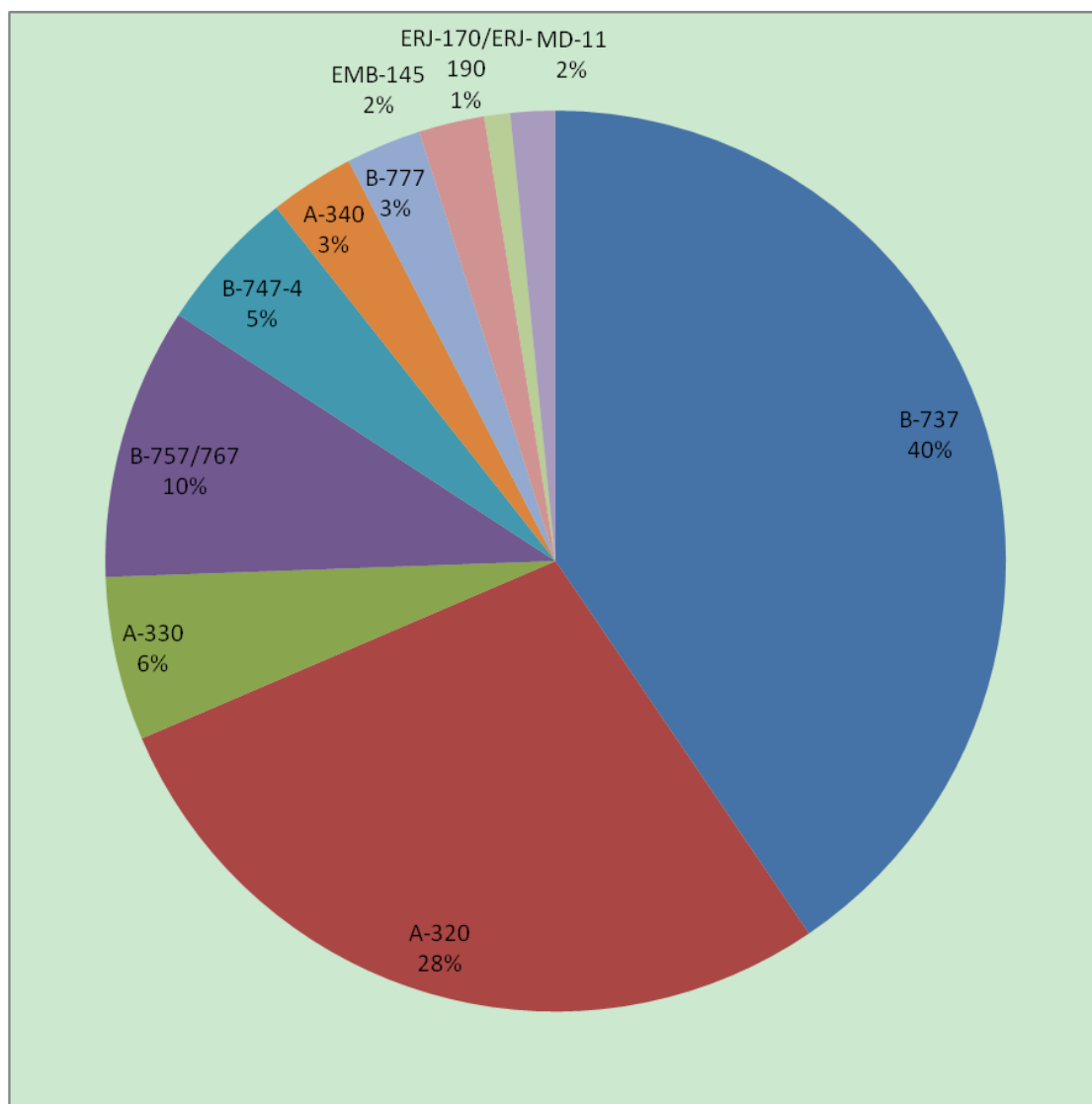
一个国家民航业的强大与否，与航空公司之间的良性竞争关系非常密切，不仅需要实力强大的航空公司，也需要众多具有良好发展前景的小型航空公司参与竞争和运行，小型航空公司的加入，不仅会促使大航空公司改善服务质量，保证航班正常率，而且也为旅客提供了更多的选择，一些支线或短航线的运行，小型航空公司更具有特殊的竞争能力。

这些小型航空公司为了保证竞争力，也会采取更多鼓励措施，吸引飞行员加盟，充实自己的飞行实力，为今后的发展储备人才。



四、运输公司机型分析

在中国民航运行的飞机主要是空客系列和波音系列，这两大系列的飞机占据了大多数飞机市场，由于航线、运行要求以及市场需求的不同，对于飞机机型也有各种不同的要求，还有其他许多机型在中国运行。这些机型的机长数量是保证该机型正常运行的重要参数，下图为在我国各主要机型的机长占航线飞行员执照的比例。



五、飞行员培养任重道远

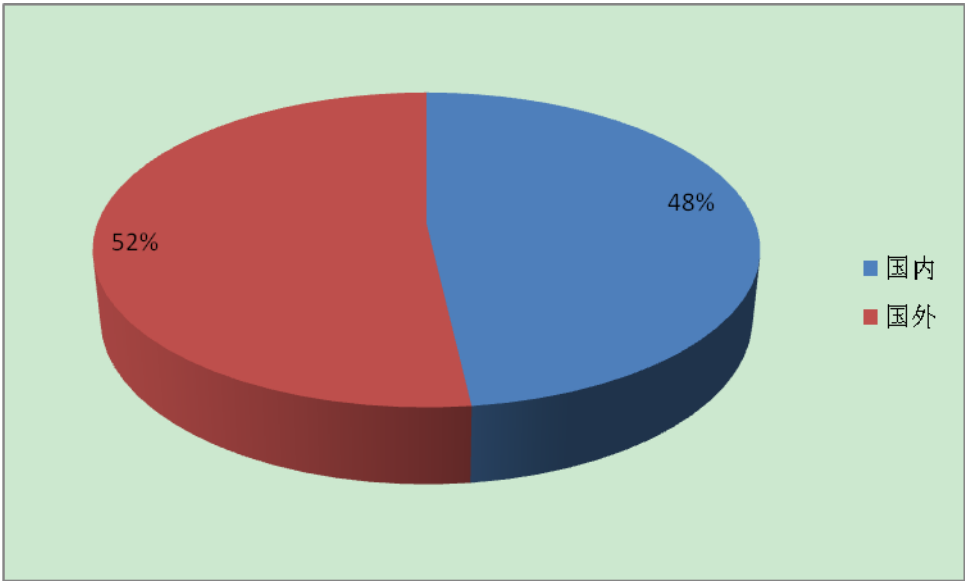
中国民航的发展离不开飞行员的培养，大量飞机的引进，更多航线的开辟都需要更多的飞行员参与运行，各航空公司也对后备力量的培养非常重视，中国民航局在 2004 年颁布了 CCAR-141 部，即《民用航空器飞行员学校合格审定规则》，对从事民航飞行员培训机构的资格要求做出了详细的规定。

国内已有七所飞行员学校通过审定并正常运行，分别是民航飞行学院、青岛九天飞行学院、深圳鲲鹏国际飞行学校、湖北蔚蓝、天津

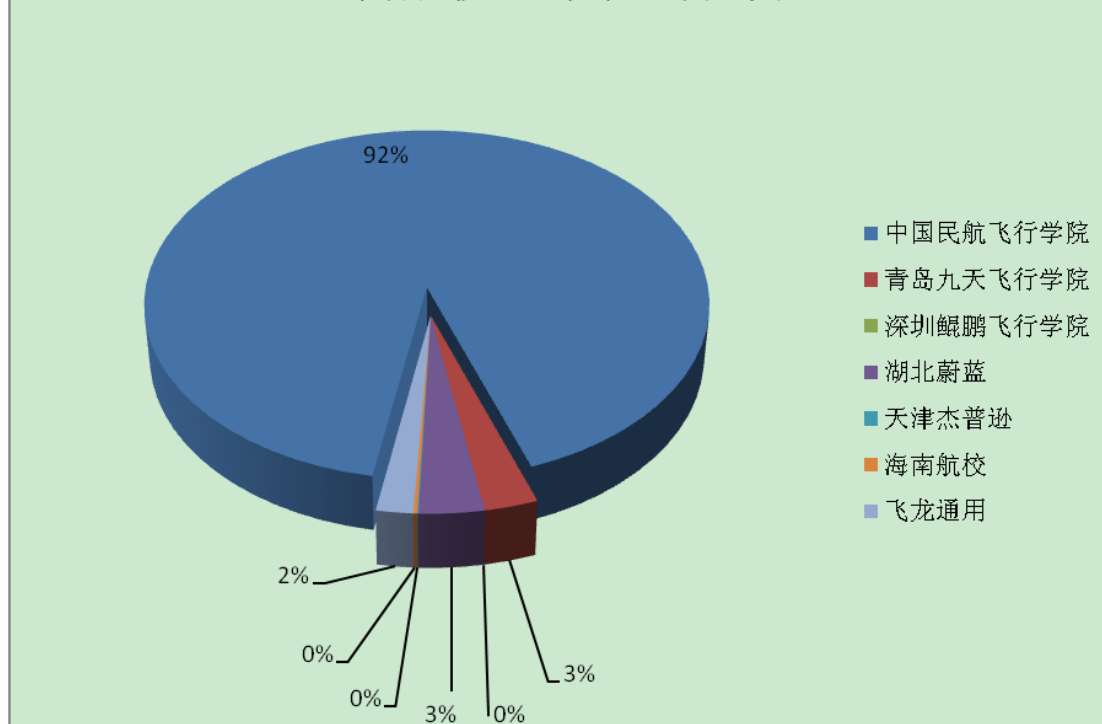
杰普逊飞行学院、海南航空学校和中国飞龙通用航空公司，还有天翔等航校正在筹备成立 141 部飞行员学校。

国外许多培训机构也认识到中国民航运输飞行员的培训市场的广阔，从 05 年开始，美国、加拿大、澳大利亚、欧洲等国家和地区有许多航空学校申请并通过了民航局的审定，目前国外 30 家进行飞机飞行员培训，美国学校 16 家，加拿大 4 家，澳大利亚 6 家，西班牙 1 家，法国 3 家。

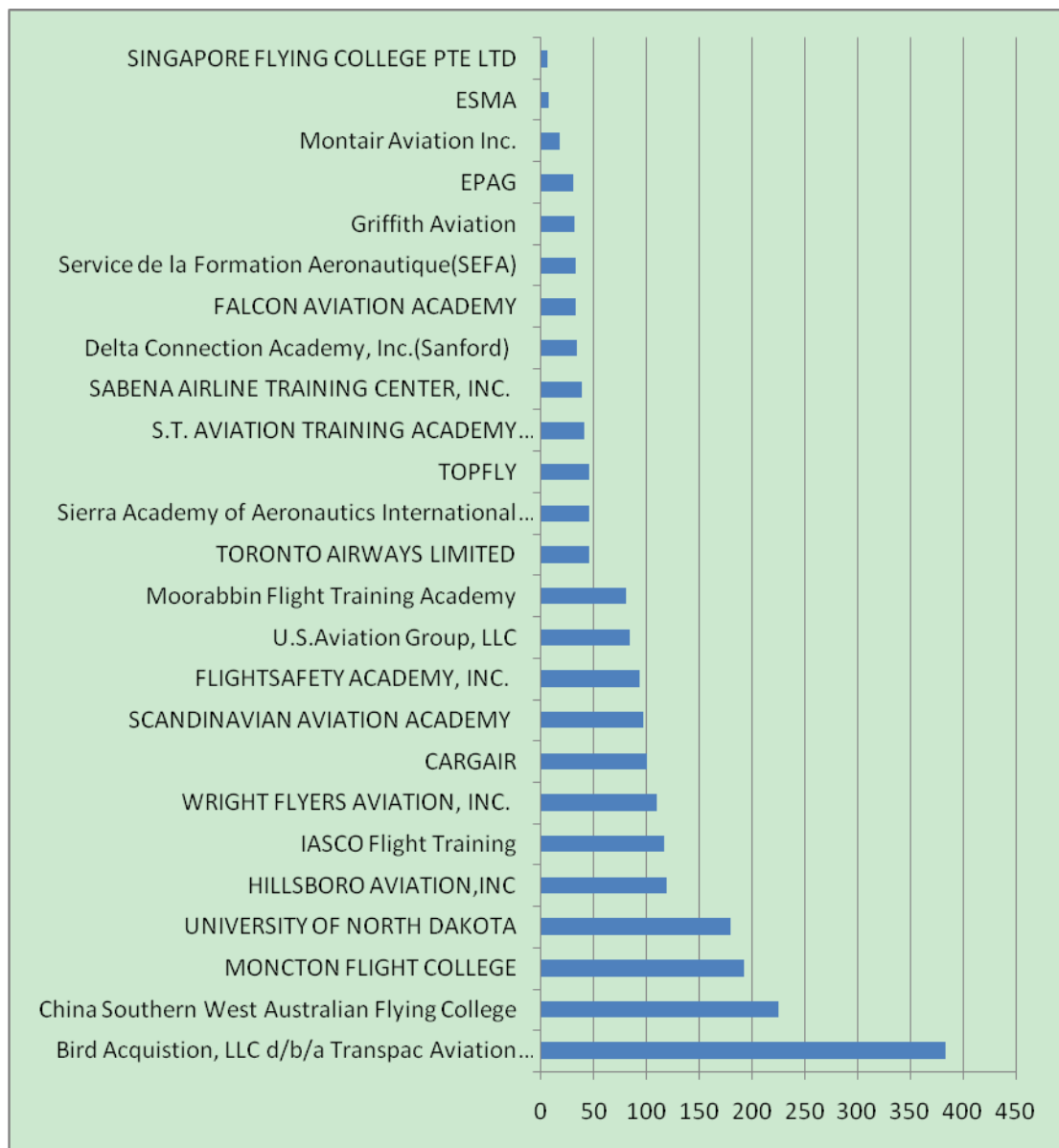
2010 年度在国内外进行飞行员训练的学生共计 3182 人，其中国内 1533 人、国外 1649 人



国内航校飞行学生分布图



每年在国外参加培训的中国学生约 1700 人，多数能够顺利毕业，在国外航校训练的中国学生由于语言环境的影响，能够较快适应航线英语通信的要求，许多学生在国外就可以取得国际民航组织认可的英语等级，回到中国航空公司后就能够很快参加到国际航班的运行，对于国内航空公司而言，可以缩短英语培训的时间，境外训练已经是我国民航快速发展所不可或缺的培训力量。下表为当前各境外学校的培训规模，部分学校通过审定后尚未接收中国学生，未列在表中。

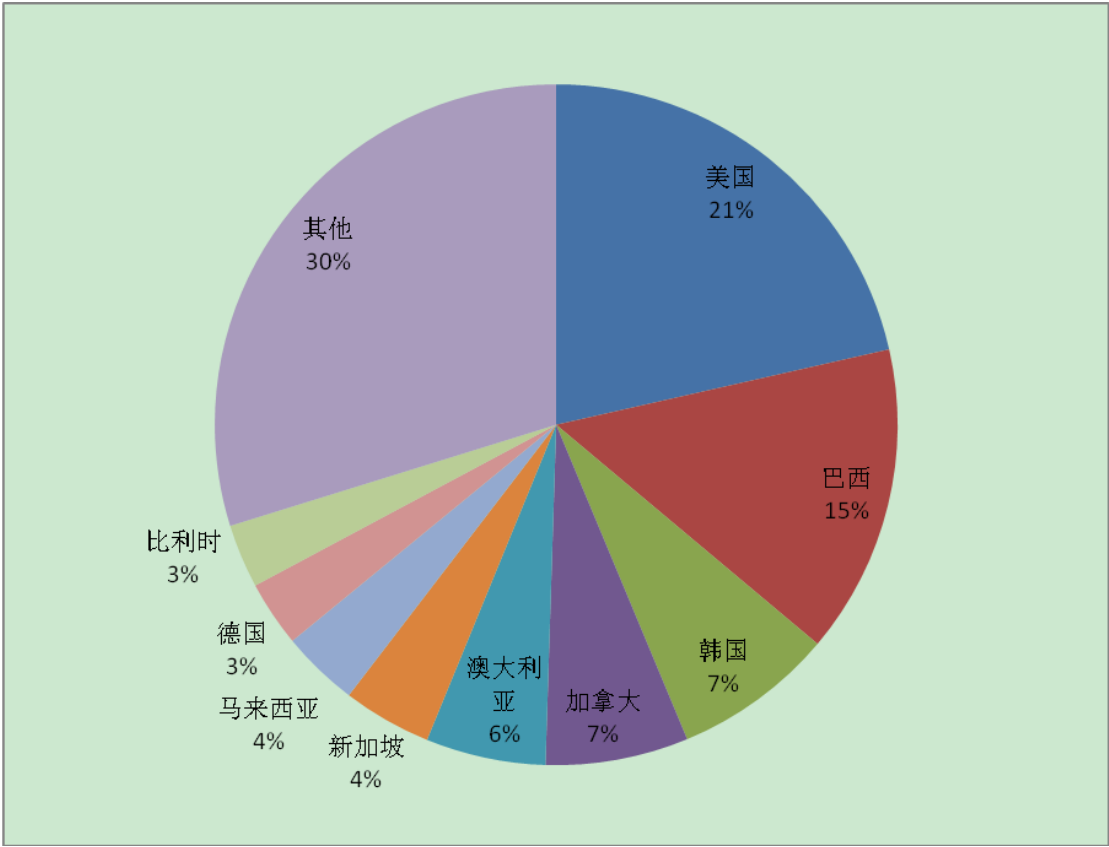


六、外籍飞行员

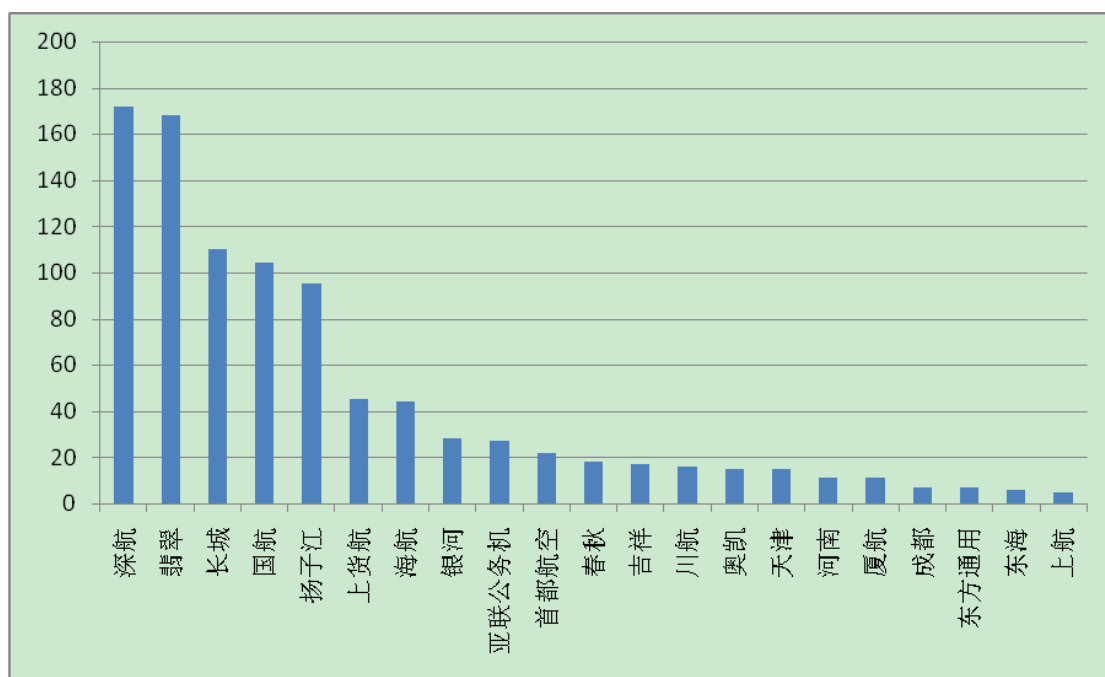
随着中国民航的快速发展以及中国经济环境的改善、生活质量的提高，中国民航成为许多发展中国家，甚至发达国家飞行员的就业选择，一些国家的飞行员来到中国就业后，甚至不愿意再返回祖国，中国民航对于外籍飞行员越来越具有吸引力，到中国发展飞行事业成为一些外籍飞行员的新选择。

来到中国就业的外籍飞行员既有具有丰富运行经验的资深飞行

员，也有希望在中国积累运行经历提升个人能力的年轻飞行员，这些外籍飞行员的到来，既给中国飞行员带来了压力，也带来了动力。外籍飞行员从 2006 年开始陆续进入中国航空公司或飞行院校，到目前已经有大约 1091 人，比 2009 年增长约 210 人，这些飞行员主要分布在具有国内干线和国际航线的航空公司中。

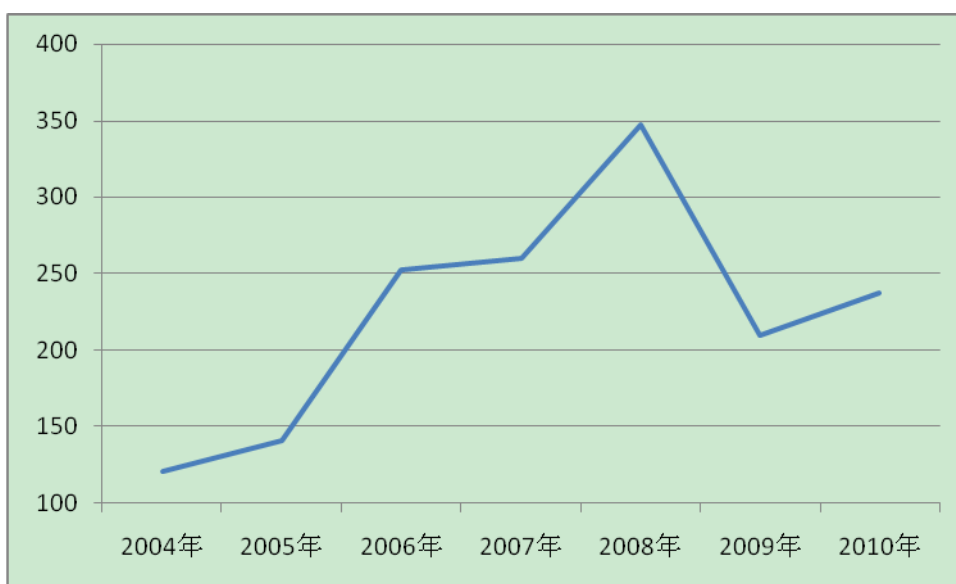


在这些飞行员中，主要的来源是美国、巴西、韩国、加拿大、澳大利亚、新加坡等国家和地区。



国内各航空公司中，雇用外籍飞行员的主要集中在以上这些航空公司，特别是深圳航空公司、翡翠国际货运航空公司、长城航空公司、国航、扬子江快运、上海国际货运航空公司、海南航空公司等。

外籍飞行员进入中国运输航空公司也呈现逐年增长的趋势，从2004年到2010年，民航局为外籍飞行员颁发的执照均呈增长趋势，09年稍有放缓，这也与国外航空公司逐渐走出经济危机具有一定关系。



七、结语

发展民航强国是一项长期的任务，也是每一个民航人辛勤工作的目标，在飞行员队伍建设方面，通过几年的努力，已经取得了一定的成绩，在规章建设、训练机制、管理系统、质量控制等方面均建立了完善的体系，来保证中国飞行员能够成为安全运行链条中最可靠的环节。诚然如此，我国飞行员从数量、管理水平等方面与世界民航发达国家仍然存在巨大的差距，认清存在的差距、确定改进的目标、从基础做起，仍然是今后民航飞行员管理工作的指导方针。