

锐观察

吉祥“拒让门”背后的隐患

扰攘半月多的吉祥航空“拒让门”事件，在8月29日有了定论，但这次事件暴露出的民航业快速发展过程中的一些弊端还亟待解决。在蓬勃发展的中国民用航空领域，飞行员供不应求造成的人员素质问题，民航燃油重负带来的变相考核，航线倍增与机场数量矛盾下的机场调度，这些安全隐患开始显现。

扰攘半月多的吉祥航空“拒让门”事件，在8月29日有了定论。

民航华东地区管理局当天发布调查结果，认定吉祥航空“拒绝按管制指令进行避让，严重违章”，当事飞行员“违背了应有的职业操守”。

民航华东局为此宣布依法吊销吉祥航空公司当事外籍机长中国民航航线运输驾驶员执照，不再受理其新的申请，不允许其再以机组成员身份在中国境内运行，并将处理结果通报韩国民航当局，暂扣驾照6个月驾驶员执照。

此前的8月13日，吉祥航空与卡塔尔航班在上海虹桥机场上演空中抢道。在降落过程中，卡塔尔航空QR888航班多次发出油量紧张的呼叫，管制员为此在前后7分钟内共发出6次指令吉祥航空HO1112航班避让，但该航班以油量紧张为由，均拒绝执行。

事发后，吉祥航空发表相关声明并道歉。对民航华东局8月29日的处罚决定，吉祥航空亦表示认可，“我们除了声明内容也不再接受任何采访。”吉航的一位内部人士8月30日向记者表示。

“这次事件，暴露了民航业快速发展过程中的一些弊端。”中国民航总局相关人士表示，在蓬勃发展的中国民用航空领域，飞行员供不应求造成的人员素质问题，民航燃油重负带来的变相考核，航线倍增与机场数量矛盾下的机场调度，这些安全隐患开始显现。

“道德很难保证”的外籍机长

“拒让门”中的当事人韩籍



机长成为事件的焦点。

此次民航华东局对吉祥航空的四条处罚中有两条针对外籍飞行员人员，包括暂停招录外籍飞行员、对其外籍飞行员资质重新评估与组织外籍飞行员重新学习。

“外籍民航人才的准入门槛确实有待提高。”国内某民营航空公司的一位高管向记者表示，“对机长道德素质的要求，要与技术要求放在同等重要的位置。”

据这位高管介绍，中国民营航空飞行员、机长多数来自部队转业人员。随着民营航空业的发展，各航空公司按照需求自行培养，挑选飞行员，培养一名飞行员的费用在70万至80万元。

“一名航空飞行员培养8到10年才能成为机长，其费用大约1000万。”上述高管表示，因为高额的培养成本，因此都会与飞行员、机长签订相关协议，减少其流动。

“所以，飞行员短缺成为民营航空发展的重要阻碍。”春秋航空董事长王正华告诉记者。

“我们2004年筹建春秋航空，起码得到2014年或2015年才能培养出自己的机长。对于新兴的民营航空公司来说，在时间上等不及，从外国引进机长是最快捷的方式。”春秋航空的另一位内部人士对记者表示，因此引进外籍人才作为外援在国内航空业很普遍。

国内某航空公司一位不愿具名的副总裁向记者介绍，该公司有20多名外籍飞行员，占公司飞行员总数不足10%。“据我所知，吉祥航空也引进了20名左右的外籍飞行员。目前外籍飞行员占中国飞行员总数不到5%。”

根据民航总局局长李家祥在今年2月24日公开透露的数据，目前在中国飞行的外籍机长有1300多人。国内某民营航空公司高管估计，“外籍机长占国内机长总数的比例达到10%。”

外籍飞行员也必须通过民航管理局的各种严格考核，拿到相关的资格证书，才可以在中国上岗。“外籍机长大多很敬业，但因其流动性较大，有时难以管理。”国内某民营航空公司高管说。

对于外籍飞行员，国内现行的法规有《雇用外籍飞行员从事公共航空运输飞行的暂行规定》。该办法是1993年6月经民航总局局长办公会议审议通过，1997年1月经由民航总局修订。一些航空业内人士认为，这部从制定到修订一直在民航系统内运作的规定，与现行《劳动法》没有实现对接，加上现实中的语言、生活习惯、文化差异等因素，外籍机长不好管理，“道德品质无法保证”。

民航总局的“十二五”规划显示，“十二五”期间民航机队规模将由现在的2600多架上升到4500架以上。行业快速增长，将

使飞行人才的数量和素质瓶颈更突出。

“剩油之争”背后的控油指标

此次事件中，两个航班之间的“剩油之争”也引人注目。

民航华东总局调查结果显示，吉祥航空HO1112航班落地后剩余油量为2900公斤。根据机型性能，在保留剩余最后30分钟燃油情况下仍可等待飞行约42分钟。QR888航班落地后剩余油量为5200公斤，根据机型性能，在保留剩余最后30分钟燃油情况下，仍可等待飞行约18分钟。

近年来不断上涨的燃油价格成为各大航空公司的重负。今年上半年新加坡航油期货价格上涨20%，国内航油价格由年初的5990元/吨提高到目前的7640元/吨，同比涨幅近24%，直接影响了航空公司的经营业绩。航油成本占航空公司主营业务成本的42.9%。

在此背景下，飞行员用油控制成为一些航空公司对飞行员的考核指标之一，直接与其业绩挂钩。前述国内某民营航空公司高管表示，这在一定程度上会影响机长降落的策略。

“这次事件中，卡塔尔航班飞机备用油明显不足，确实让人意外。”上述高管表示，这是因为

飞机上备用油越多，飞机飞行时会越耗油，成本就会大幅度提高，备用油潜在风险应该引起反思。“国内航空公司应该放弃将用油控制与飞行员考核挂钩的做法，将安全放在第一位。”

据了解，民航华东管理局已就飞机备用油问题向卡塔尔民航局方面展开交涉。

降落通道的资源争夺

在“拒让门”事件中，吉祥航空与卡航抢道，虽与天气因素有关，但事发当时20多架飞机在上海空盘旋等待，使航班多机场少的矛盾暴露无遗。

“当时吉祥航空韩籍机长如果让道，可能还要在上空盘旋，等待更长时间，这在客观上反映了航班对有限的机场降落通道资源的争夺。”前述国内某民营航空公司高管分析。

据华东空管局统计，虹桥机场平均每日起降航班量在600余架次，高峰时超过700架次。

相对于机场有限的数量和较长的建设周期，国内一些航线审批流程则非常简单，“航班不断增多，部分航线又如此密集，如果不规范行为，将会造成更多的隐患。”一位航空业内人士对此表示担忧。

对机场通道资源的恶性争夺酿成的拒让事件，又反过来对原本在竞争中已处弱势的民营航空造成新的打击。民航华东局8月29日已宣布暂停受理吉祥航空公司扩大经营范围、设立分公司、购租飞机等事项的申请，同时削减其航班运行总量10%的运力，削减时间为3个月。

民营的吉祥航空由均瑶集团所属的上海均瑶(集团)有限公司和上海均瑶航空投资有限公司投资筹建。截至2011年6月，吉祥航空拥有2架全新空客A319系列飞机和18架空客A320系列飞机，拥有近40条国内航线。

如果按照“航班运行总量在三个月内削减10%”，粗略按照每架飞机每天执行5个航段来算，每天共有100次航班，削减10%运力就是每天减少10次航班，3个月共削减900余次航班。

“这次事件后，不排除民航总局可能将收紧对民营航空公司的监管。”有民营航空公司高管向记者表示，这可能对民营航空公司的快速成长不利。

据《21世纪经济报道》