

内部资料  
注意保存

# 航协资讯

2019年第12期（总第107期）

中国航空运输协会

2019年8月6日

---

## 飞行教育培训调研报告

按：为准确把握全行业教育培训发展的现状和专业人才供需情况，在中国民用航空局人事科教司的指导和支持下，从2018年6月开始，中国航空运输协会开展了民航教育培训发展专题调研，得到各地区管理局、会员单位、民航局直属院校及其他业外院校的大力支持。根据调研情况，按飞行、管制及签派、乘务、机务四个专业岗位提出有关建议。现择要刊发，供参考。

飞行人员的专业技能和综合素质，是保证飞行安全的重要基础。新时代民航强国建设和民航高质量发展要求飞行人员的基本素质包括：一是综合素质强。首先必须有过硬的政

治素质。其次爱岗敬业是飞行员职业道德的内在要求。再次应当具有严肃认真、令行禁止、一切行动听指挥的优良作风。二是飞行技术硬。三是身心素质健康。四是团队协作能力强。

## 一、飞行员队伍现状和招收情况

截至 2018 年底，中国民航运输驾驶员有效执照总数为 56863 本，其中商用驾驶员执照（CPL）32084 本，多人制机组驾驶员执照（MLP）185 本，航线运输驾驶员执照（ATPL）24594 本。2013-2018 年运输飞机驾驶员执照的增长趋势；我国运输航空公司共拥有飞行员 38442 名（不含待改装人员），其中机长 17503 名，副驾驶 20939 名。飞机 3639 架，比上年增加 343 架。人机比为 10.6：1，基本满足我国运输航空的飞行员需求。

近几年，飞行员流动成为民航业内关注的焦点。中国航协发起的《航空公司飞行员有序流动公约》自 2014 年 11 月 26 日实施以来，在促进飞行员有序流动、维护航空公司和飞行员的合法权益、保障航空安全等方面发挥了积极作用。经过 4 年的不懈努力，飞行员流动逐渐步入有序轨道并呈现出平稳良好的态势，每年飞行员总流动人数在 300 人左右，有序流动占比在 90%以上。

近三年，我国运输航空公司每年招收飞行员约 6000 人左右。

## **二、飞行员教育培训情况**

中国民航运输航空飞行员主要采取“订单”的方式培养，每年各学校的招飞数量是由航空公司预先确定、委托招生，代为培养，飞行学生入学后与航空公司签订合同。虽然近些年出现自费培养的新方式，但是比例相对较低。

## **三、主要问题**

### **（一）飞行员结构性短缺仍然存在**

一是不同类型公司的结构性短缺问题。二是公司内部飞行员的结构性短缺。

### **（二）国内培养能力明显不足**

一是国内航校的训练容量明显不足。二是训练场地资源不够。三是低空开放力度不够。

### **（三）飞行员思想作风问题仍较突出**

一是飞行人员作风培养缺乏有效手段。二是境外训练飞行学员飞行作风建设困难。

### **（四）招飞环节存在问题多**

一是民航业内单位招飞竞争激烈。二是大改驾学员招生困难。三是招飞宣传力度不够。

### **（五）飞行员培养机制有待调整优化**

一是市场化机制明显不足。二是院校教学机制有待提升。三是养成模式难以充分满足民航业发展对飞行人员的需求。

## 四、发展建议

### **（一）要持续高度重视飞行员培养**

为满足我国民航对飞行人员的需求，突破飞行员数量和质量制约我国民航发展的瓶颈，亟需行业主管部门要更加重视飞行人才培养，加强对民航飞行人才培养的统筹规划和引导。根据机队发展规划和计划，对审批公司增加飞机、航线经营许可和新设公司经营许可时，按有关规范审核其飞行技术力量，合理培养飞行员，保证航空公司实际需求。有关部门应组织制定合理的飞行员人力资源规划，确保在全行业培养造就一支规模适度、结构优化、布局合理、素质优良的飞行专业技术人才队伍，合理储备飞行人才，满足我国民航高质量发展的需求。要通过扩大飞行员培养规模，推动逐步形成飞行员买方市场，为发挥市场在资源配置中的决定性作用创造条件。同时，在保证国内需求的情况下，可积极向海外输出飞行人才。

### **（二）集中力量确保飞行员培养质量**

一是切实加强校企融合。由 121 运输航空公司、142 训练中心和 141 飞行学校通力合作，深入开展民航新技术和复杂情况下飞行运行领域研究，进一步推广航行新技术的应用。二是严格飞行员训练培养标准。迫切需要规范行业飞行员训练标准，指导开展理论教学和飞行训练。行业应加大飞行员培训课程研发的投入，鼓励和依托国内飞行培训院校及

航空公司的课程研发，建立一套符合法规和航空公司要求的标准课程体系，供国内飞行员培训机构借鉴，也为政府部门审定和审查飞行员培训机构提供参考，从源头上提升从业人员素质，规范民航飞行员培训，提高民航飞行员培养质量。

### **（三）尽快提高国内飞行员训练能力**

一是改善飞行训练资源条件。努力增加飞行训练可用空域及划设非定期低空飞行航线，实现本场及转场飞行培训空域使用的常态化，提高飞行院校的自主权，提高空域资源的利用效率，扩大飞行训练能力，降低飞行训练积压。大力推进通用航空发展，加快建设通用航空机场，为飞行训练提供场地资源。二是扩大民航直属院校的培养容量。民航直属院校作为培训飞行人才的主力机构，在飞行员政治思想素质的培养上具有独特优势。应加大对民航直属院校的投入和建设，全面扩大和加强飞行技术专业师资队伍建设。三是鼓励航空运输企业及业内其他社会组织积极加入飞行员培训行列。充分利用航空运输企业等业内组织的专业性，通过收购或院校共建等方式开展飞行员培训，逐步提高国内培养飞行员的能力，降低培养成本。

### **（四）切实加强飞行作风建设**

一是飞行院校要高度重视飞行学生的思想政治教育、飞行作风建设和训练质量提高，以确保为民航培养政治合格、作风优良、技术精湛的飞行人才。二是教育养成与职业养成

要贯通，严格把好飞行作风培养关。飞行院校要把好初始养成关，从入门和点滴开始打好、筑牢飞行员飞行技术和飞行作风的底板基础；探索建立飞行学员日常行为规范准则，注重飞行员培养的成材率，完善飞行学员队伍严进严出机制；将飞行作风培养情况纳入对航校的评价指标体系。航空公司要把好继续保持关，履行飞行员作风建设的主体责任，使飞行队伍职业素养和作风建设常态化。三是加强境外机构在训飞行学员的思想作风建设。研究适应民航强国建设需要，适当提高国内飞行训练比重。四是飞行院校和航空公司要建立完善作风培养联动机制，建立良好交流机制，在互动中发现当下学员作风培养程中存在的不足和问题并加以改进，做到学校的规章制度与公司的规章制度衔接配合，共同把好作风培养关。五是充分发挥行业组织作用，在航空公司中广泛开展飞行队伍作风建设调研，及时掌握民航局咨询通告《飞行运行作风》（AC—121—FS—2018—130）贯彻落实情况，发现问题，总结推广好经验、好做法。在充分调研、凝聚共识的基础上，明确提出新时代飞行员作风要求，引领新时代飞行员作风建设。

### **（五）转换优化飞行员培养机制**

一是完善飞行员招生选拔。招生录取环节应不断提高选材科学性。优化招飞计划投放，与教育部门加强协调沟通。扩大宣传，利用多种媒体、社会活动等提高人们对于飞行员

的认知，重视青少年航空科普教育，培育飞行后备人才队伍。拓宽招生渠道，扩大招生范围，适当提高招收本科应届生的选拔比例。二是积极探索更多引入飞行员市场化的培养机制。创新飞行员培养收费模式，由目前的公司出资培养为主逐步过渡到以个人自费、贷款和公司出资培养多种方式相结合。借鉴国际先进经验，结合我国实际，积极探索逐步推动航线运输飞行员培养由部分自费向完全自费过渡。

**(注：本资讯经节选，内容或引自第三方公开披露之资料，文中观点不代表本会立场。任何人信任或引用其中内容，须自行核实，并对准确性和完整性负责。)**

编校：杨涛 张宇霏

核签：朱耀春

---

送：各理事会成员，各会员单位。

---

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-50959706

---