



中国民航驾驶员发展年度报告显示

C909、C919 飞行员总规模已接近 1300 人

本报讯 近日,中国民用航空局飞行标准司发布了《中国民航驾驶员发展年度报告 2024 年》。数据显示,截至 2024 年底,中国民用航空器驾驶员执照总数达到 89230 本,再次刷新历史纪录。不过,2024 年净增驾驶员执照 3139 本,增长率为 3.65%,不仅创下近 4 年来最低增速,也显著低于疫情前的扩张速度。

从驾驶员的分布来看,运输航空公司(121 部)依然是吸纳飞行人才的主体。截至 2024 年底,服务于 121 部运输航空公司的运行人员(状态正常且体检合格)达到 61415 人,相较于 2023 年的 57520 人有显著增长。此外,还有 3343 名飞行员处于待飞状态,较 2023 年的 3960 人有所减少,这可能意味着航空公司运行效率的提升或人员流动的变化。运输航空公司的运行人员和待飞人员合计达到 64758 人,占整体驾驶员执照持有人的 72.6%,凸显了大型客货运输航空公司在民航体系中的核心地位。中国南方航空、中国东方航空和中国国际航空依然是飞行员数量最多的雇主,分别拥有 8280、7163 和 7161 名驾驶员(包括可用机长、可用副驾驶和待改装人员)。

通用航空公司(135/136 部)的全职驾驶员数量从 2023 年的 1651 人大幅增长至 2024 年的 2371 人,增幅超过 40%,反映出短途运输、空中游览、农林作业、应急救援等通用航空业务的快速发展。在私用和娱乐飞行领域,持有私照

(PPL)的驾驶员和运动驾驶员执照(SPL)持有人合计超过 7100 人(含 141 部私照和商照学员及运动照持有人)。

报告数据显示,中国民航飞行员队伍的主力军年龄集中在 25 岁至 45 岁之间。出生于上世纪 90 年代后期的飞行员构成了商照持有者的主体,特别是 1998 年至 2000 年出生的飞行员数量激增,这批年轻力量是未来机长队伍的重要储备。而航线照(ATPL)持有者的年龄高峰则出现在 1980 年代中后期出生的人群中,例如 1985 年至 1989 年出生的机长构成了经验丰富的中坚力量。

然而,数据也揭示了运输航空公司的机长平均年龄呈现缓慢上升趋势。从 2015 年的约 39.8 岁上升至 2024 年的约 41 岁。随着出生于 1960 年代和 1970 年代初期的资深机长(目前年龄在 50~65 岁之间)逐渐接近退休年龄,未来 10 年内可能会迎来一波退休潮。

女性飞行员的数量虽然稳步增长,但占比仍然较低。截至 2024 年底,持有航线照、商照和私照的女性飞行员总数约为 941 人。其中,航线女机长有 170 人,占比为 0.57%;商照女飞行员 681 人,占比 1.34%;私照女飞行员 90 人,占比 1.73%。

强大的飞行员队伍离不开健全的培养体系。中国目前主要依靠符合 CCAR-141 部标准的驾驶员学校进行飞行员培养。截至 2024 年 12

月 31 日,我国境内共有民用航空器驾驶员学校 98 所,其中实施模块课程(CCAR-141 部附件 C)的驾驶员学校 58 所,实施整体课程(CCAR-141 部附件 D)的驾驶员学校 40 所(其中 35 所具有面向 121 部运输航空公司培养飞行员资质)。中国民用航空飞行学院(中飞院)依然是培养规模最大的机构,训练容量达 2300 人。相比之下,境外 141 部驾驶员学校的作用在近年显著减弱。受全球疫情及后续影响,获得中国民航局认可的境外航校数量从疫情前的 30 多所锐减至 2024 年底的 16 所,分布在澳大利亚(7 所)、加拿大(3 所)、美国(4 所)、法国(1 所)和南非(1 所)。

随着国产民机项目的推进,C909 和 C919 机队规模不断扩大。截至 2024 年底,具备 C909 型别等级签注的机长和副驾驶共计 1149 人(机长 472、副驾驶 677);具备 C919 型别等级签注的共计 147 人(机长 69、副驾驶 78)。这标志着国产飞机正逐步融入中国民航机队,对飞行员的训练和改装提出了新的需求。

未来,中国民航业在努力满足持续增长的国际国内出行需求和逐步恢复的国际市场的同时,必须应对飞行员供给增速放缓、结构优化、技能提升和疲劳管理等多重挑战。如何平衡增长速度与质量确保持续的安全运行,以及适应技术革新(如国产飞机大规模应用),将是中国民航飞行员队伍发展的核心议题。

航空史今朝

新舟 60 飞机首次进入国际市场

1919 年 4 月 23 日,英国北海空中导航公司启用布莱克本公司二手军用机“RT.1”,开启利兹与蒙恩斯洛(现位于希思罗机场东南 4 千米处,当时是伦敦唯一机场)之间的空中客运服务。

1924 年 4 月 23 日,美国斯托特金属飞机公司研制的 Stout-AT 首次试飞,这是美国首架获得认证的全金属飞机。

1929 年 4 月 23 日~24 日,17 岁的美国姑娘埃莉诺·史密斯驾驶“贝兰卡”单翼机,在美国纽约上空成功留空 26 小时 21 分钟 32 秒,创造妇女飞行世界纪录。

1951 年 4 月 23 日,国营洪都机械厂(现航空工业洪都)正式创建,这也是国家“一五”计划 156 项重点工程之一。此后,新中国制造的第一架飞机——初教 5 在这里成功首飞,并先后研制生产了 5 大系列 20 多种型号飞机。

1987 年 4 月 23 日,国产运 7-100 型飞机首飞沈阳—平壤航线,结束了中国民航国际航线完全依赖外国飞机的历史。

1988 年 4 月 23 日,希腊自行车奥林匹克冠军卡尼洛佩斯驾驶美国麻省理工学院的“代达罗斯”号人力飞机,从克里特岛的赫拉克利安机场飞抵圣托里尼岛,全程 115.11 千米,用时 3 小时 54 分 59 秒,创造了国际航空联合会(FAI)人力飞机的总飞行距离、直线飞行距离和续航时间的世界纪录。

2001 年 4 月 23 日,拥有 380 个座位的空客 A340-600 原型机首次试飞。

2005 年 4 月 23 日,中航西飞生产的 2 架新舟 60 交付津巴布韦航空,该型飞机首次进入国际市场。同日,美国塞斯纳公司奖状“野马”(Citation Mustang)实现首次飞行,它是目前世界上首架最小巧且可投入运营的商用公务喷气飞机,号称拥有“不折不扣的双发涡扇喷气公务机性能”。

2018 年 4 月 23 日,美国联合航空(United Airlines)接收首架波音 737MAX9,这是该型飞机在美国航空公司的首次亮相。同日,空客 A350-900 超远程宽体客机完成首次试飞。

钟强 辑录

AG600 获颁型号合格证

本报讯 据新华社 4 月 20 日消息,中国自主研发的大型水陆两栖灭火飞机 AG600 在北京获得中国民航局颁发的型号合格证(TC),标志着全球起飞重量最大的民用水陆两栖飞机研制成功并获准进入市场,成为中国特种用途飞机研制和民用航空工业发展的重要里程碑。

大型水陆两栖灭火飞机 AG600 是首次按照中国民航适航规章要求研制的大型特种用途飞机,是国家应急救援体系建设急需的重大航空装备。飞机长 38.9 米,高 11.7 米,翼展达到 38.8 米。最大起飞重量 60 吨,载水量 12 吨,最大实用航程为 4500 千米。据介绍,飞机最小平飞速度为每小时 220 千米,最低作业高度在树梢上方 30 至 50 米,设计使用升限达到 7600 米,使得

这款“能快能慢、能高能低”的大飞机可在森林火灾现场上空的低空慢速飞行来投水灭火。

中国辽阔的国土上有着极为丰富且复杂的地形,需要一型任务能力覆盖全疆域的大型特种民用飞机。AG600 飞机的设计定位是满足国家应急救援体系和国家自然灾害防治体系建设需求的现代化航空救援装备。

AG600 于 2017 年 12 月在珠海实现陆上首飞,2018 年 10 月在湖北荆门实现水上首飞,2020 年 7 月在青岛实现海上首飞。2023 年 6 月,AG600 具备执行灭火任务能力。

据悉,中航工业将力争在 2025 年 8 月底前实现 AG600 飞机生产许可证(PC)的取证,并在 10 月实现交付。



五一“黄金周”临近,航空出行市场火热

国产客机为旅客提供多元化选择

□ 宗和

随着五一假期的临近,人们的出行热情愈发高涨。从机票预订到酒店选择,从国内游到出境游,各方面都呈现火爆态势。

国内热门航线竞争激烈

根据航班管家预测,2025 年五一假期,日均航班量约 1.59 万架次,预计同比 2024 年增长 4.0%;民航日均旅客量约 214.5 万人次,预计同比 2024 年增长 7.6%。这一数据充分显示出国内航空出行市场在五一期间的火热程度。

航司运力投放方面,2025 年五一期间,航司计划航班量排名前 20 的航司中,有 17 家同比 2024 年正增长。其中,西藏航、华夏航、厦航、东航的计划航班量同比增幅靠前,分别增长 38.4%、21.9%、16.6%、15.1%。以西藏航为例,其在一些热门旅游航线的加密,为前往西藏等高原地区旅游的游客提供了更多的出行选择。而东航在国内各大枢纽机场的航班增加,也进一步提升了旅客出行的便利性。

机场方面,2025 年五一假期有 39 座千万级机场计划进出港航班量同比 2024 年正增长。广州白云、深圳宝安、三亚凤凰、昆明长水机场的增幅靠前,分别增长 23.4%、19.5%、16.9%、14.8%。

航线方面,计划航班量排名前 50 的往返航线中,2025 年五一假期有 44 条航线计划航班量同比 2024 年增长。其中,广州、深圳部分航线计划航班量增长较高,广州—昆明、广州—海口同比分别增长 42.4%、37.6%,北京—深圳、南京—深圳同比分别增长 30.9%、28.8%。

票价方面,截至 4 月 15 日,2025 年五一假期民航国内机票(经济舱含税)均价约 885.7 元,同比 2019 年提升 8.6%,同比 2024 年增长 4.4%。

值得一提的是,国产客机在国内航线中也占有一席之地。目前,国航 C919 已开通由北京通往成都、杭州、上海、武汉、重庆、温州的定期航班,东航 C919 航班包括上海至成都、西安、重庆、北京、广州、武汉、太原、沈阳等热门城市,南航 C919 则执飞广州至上海、杭州、成都、长沙、海口等航线。C909 通航的城市则更多。旅客在五一出游时,也可以选择国产客机出行。

出境游选择更加多元

五一假期的出境游市场同样热闹非凡。根据航班管家统计,在主要通航国际、地区中,往返日本的计划航班量位列第一,日均计划航班恢复率达 118.7%。此外,往返韩国、马来西亚、新加坡、越南、俄罗斯、阿联酋、英国、老挝的日均计划航班超 2019 年同期。

去哪儿平台数据显示,五一假期出境游预订已进入高峰,中国旅客的目的地遍布全球 1303 个城市,比去年五一增加了 290 个城市,预订增幅超过两成。从国际机票预订情况来看,截至 4 月 15 日,五一期间,热门目的地为日本大阪、日本东京、泰国曼谷、韩国首尔、马来西亚吉隆坡、新加坡、马来西亚哥打那巴鲁和印度尼西亚巴厘岛。国际机票预订增速最快的目的地是俄罗斯符拉迪沃斯托克(海参崴)、西班牙格拉纳达、尼泊尔加德满都、斯里兰卡科伦坡和格鲁吉亚第比利斯。

随着 C909 交付多家国内外航司,国产客机也在为出境游助力。例如,印尼翎亚航空 C909 开通了印尼美娜多往返广州的航线。可以说,国产客机为旅客提供了更多元化的出行选择。

错峰出行更划算

五一假期出行高峰提前启动,4 月 30 日火车票紧俏,从多个售票平台的情况来看,部分热门车次车票已售罄。据携程相关负责人介绍,来自一线和新一线城市的返乡探亲 and 旅游出行需求明显,4 月 30 日全国热门出发高铁枢纽预计为北京西站、石家庄站、上海虹桥站、北京丰台站、广州南站、南京南站、深圳北站、成都东站、北京南站及上海站。

此外,航空及住宿市场热度也已升温。据

携程数据显示,境内酒店搜索热度及境内机票搜索热度目前持续增长。

值得注意的是,旅客出行需求呈现“既要性价比更要品质感”的特征。以最近的一五一黄金周酒店预订数据来看,四线及以下城市五一酒店热度同比已增长 25%,其中三星及以上酒店预订占比超 6 成,折射出旅客在下沉市场的旅游消费已出现明显的偏好迭代,并非“越便宜越好”。

如果想要避开出行高峰,错峰出行是个不错的选择。从价格来看,五一节前请年假,错峰出行也更划算。例如 5 月 1~5 日北京往返吉隆坡,避开夜间飞行的机票价格已超过 7400 元,休两天假,4 月 29 日~5 月 3 日往返,同航价格便宜一半;5 月 1~5 日北京往返杭州,避开夜间飞行的机票价格接近 3000 元,4 月 29 日~5 月 3 日的价格仅不到 1000 元,便宜 6 成多。此外,避开热门目的地,我国一南一北地区旅客相对较少,机票价格也相对便宜。如果是尚未确定出行计划的旅客,建议预订“可免费退订”的酒店,等到假期前两天,看看有无可“捡漏”的低价机票。

总之,五一假期出行,无论是选择国内游还是出境游,无论是搭乘国产客机还是其他航班,都需要提前做好规划,根据自己的需求和预算,合理选择出行时间、目的地、交通工具以及住宿。