



《全国民用运输机场布局规划》出炉 完善六大机场群 新增布局机场136个



近日,国家发展改革委、中国民航局联合发布《全国民用运输机场布局规划》(简称《规划》),提出完善华北、东北、华东、中南、西南、西北六大机场群。到2025年,全国民用运输机场规划布局共370个,其中新增布局机场136个。

根据《规划》,到2020年,我国民用运输机场数量将达260个左右,北京新机场、成都新机场等一批重大项目将建成投产,枢纽机场设施能力进一步提升,一批支线机场投入使用。到2025年,全国将建成覆盖广泛、分布合理、功能完善、集约环保的现代化机场体系,形成三大世界级机场群、10个国际枢纽、29个区域枢纽。

《规划》明确,要注重一体化衔接。统筹协调综合交通运输体系中各种运输方式发展,注重机场与其他交通方式的无缝衔接,构建以枢纽机场为核心节点的综合交通枢纽。机场交通应尽可能接入城际铁路或市郊铁路、城市轨道交通、高速铁路,同步建设高等级公路,同站建设城市公共交通设施或长途汽车站等换乘设施,延伸机场服务范围。建立公共信息共享平台,实现不同运输方式之间的信息采集、交换和便捷查询,提高机场智能化服务水平。

《规划》提出,支线机场是公益性较强的公共基础设施,原则上以非债务性资金全额投入,中央与地方要加大财政性资金支持。拓宽机场建设投融资渠道,探索政府和社会资本合作模式(PPP),充分发挥市场机制作用吸引社会资本。

据了解,2015年,全国民用运输机场旅客吞吐量、货邮吞吐量和飞机起降量分别达9.1亿人次、1409万吨和857万架次。预计到2020年,我国机场旅客吞吐量将达到15亿人次,年均增长10.4%;2025年将达到22亿人次。

我国通用航空专业人才缺口

“十二五”以来,我国通用航空从业人员实现了快速增长,但仍不能满足现阶段人才需要。通用航空从业人员按所从事工作可分为专业技术人员、综合管理人员与局方监管人员,专业技术人员又可细分为飞行人员、机务人员、航务人员。

根据国务院办公厅《关于促进通用航空业发展的指导意见》、民航局《通用航空发展“十三五”规划》,到2020年我国通用航空器达到5000架以上、年飞行量200万小时以上、建成500个以上通用机场。尽管通用航空没有“人机比”硬性要求,但企业实际运营中,各类专业技术人员与机队、飞行量及机场数量之间存在客观的比例关系,可用于计算未来人才需求。

根据通用航空机队规模目标,按照通用航空器与飞行人员1:1.5、通用航空器与维修人员1:3的比例测算。根据通用机

场的目标,按照每个机场配备3名管制人员、2名场务人员和2名综合管理人员的最低要求测算。按照200万飞行小时,预计将有超过700家通航企业,可按1:5计算高管人员需求,按1:3计算航务签派人员需求。到2020年我国通用航空将需要新增约2.2万名专业从业人员。

对于飞行人员,截至2016年底,国内共有18家141航校,培养能力超过3000人,在校学生超过2200人,仅从培养能力来说能够满足未来需求,但也要清醒地认识到,是否有充足的飞行员愿意到通用航空就业,还取决于通用航空行业自身的吸引力。然而,航务、机务维修、管制、机场运行等专业的人才供给远远满足不了市场需求。

目前国内仅有11所高职院校开设通用航空相关专业,年招生规模不足千人,远不能满足需要。

通用航空专业人才培养模式建议

按照国务院办公厅《指导意见》,第二十三条指出:“强化人才培养。支持大专院校和职业学校开设通用航空类专业,鼓励社会资本投资通用航空培训机构。”因此,通用航空的专业人才培养将是未来的重点工作。通用航空专业技术人员,是典型的实践技能高于理论能力要求的岗位,用人单位更多地看重工作(见习)经验和相关执照,特别适合高职、技师学院层次的培养。通用航空中的机务维修、制造等专业,与高职/技师学院的机加工、汽车维修等专业可共用较多的课程和实训条件。

首先,地方政府应在制定通航发展规划中,将通用航空提升到战略性高

度。可利用地方现有的工科类高职或技师学院的基础,提前布局抢占通用航空专业人才市场。第二,通用航空专业人才的培养要紧扣行业的特点。由于目前许多通航企业、通用机场都处于新设或新建,其对人才的需求往往是多专业、建制制的,也希望人才培养单位能够成体系地输出专业人才,通过订单式培养实现院校与企业的双赢;根据目前行业发展态势及国家相关规划文件,预计未来通用航空专业人才需求的高峰期将出现在2019-2021年,考虑人才培养的客观周期,既要做到市场引领、适度超前,又要避免一哄而上、盲目建设。