

东航空难 大陆 深度

## 中国航空业大萧条中，失去自由的飞行从业者

航班数量大幅减少之外，令从业者感到难以适应的，还有层出不穷的学习、监控，以及严苛到违背专业性的行政指令。



2022年2月2日，北京首都国际机场，身穿防护衣的机场工作人员在冬奥会进行消毒。摄：Roman Vondrous/AP/达志影像

特约撰稿人 杨杨、于霁 发自新加坡 | 2022-05-05

东航坠机 中国民航 中国疫情 covid-19

“我们飞国际航班讨候机楼的时候，人家会觉得你是异类，因为别人都正常了，只戴个口罩，而中国的航班

“我们飞回的时候是放假的时候，大家会觉得很开心，因为大家都能回家了，大家很开心，而且回的时候所有人都穿着防护服。”吕眉描述一队人穿着严实的白色防护服，从候机楼排队走过，路人侧目的情景。

吕眉是中国一家航空公司的空中乘务员（空姐），她在新加坡航空公司工作的朋友，已经恢复了疫情前的工作状态，飞到巴黎后可以留在当地住一晚。2020年之前，每次飞国际航班，吕眉也有机会去洛杉矶的环球影城，去墨尔本购物，或只是在塞班岛的海边走一走。如今，她们飞国际航班必须当天回来，之后再隔离21天。

因为疫情，吕眉已经半年没飞国际航班了，国内航班也减少了很多，疫情前她每个月大约飞90个小时，现在每个月只能飞30小时-40小时。进入2022年，吕眉感觉航班减少得更多了。

全球民航业正在恢复生机，但是受中国的强力封控措施影响，中国民航业逆势处于2020年疫情以来最坏的时候。航班数据服务公司飞常准数据显示，2022年3月全球航司实际到港航班量为203.22万架次，同比增长26.86%；在此期间，中国航司实际执飞客运航班量16.14万架次，同比下降58.6%，落回至2020年3月第一轮疫情暴发时的水平。

航班数量的大幅减少之外，令从业者感到难以适应的，还有层出不穷的学习、监控，以及严苛到违背专业性的行政指令。在和世界前沿标准接轨的民航业里，从业者拥有的自由似乎越来越少。



## 隔离和查岗

根据中国最大三家航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）公布的年报，2020年、2021年航班载客量均比2019年减少四成左右。在已经接近腰斩的情况下，三大航2022年第一季度国内航线载客量再次大幅下降：国航同比下降29.3%，东航下降25.82%，南航下降18.91%。第一季度，国航、东航载客量只有2019年同期的一半。

中国民航局数据显示，2022年第一季度国际航班“熔断”数就已超过近两年来“熔断”数的四成。与此同时，国内跨省航班也在“熔断”。3月15日，文化和旅游部要求旅行社实施跨省旅游经营活动管理“熔断”机制，陆地边境口岸城市、中高风险省市跨省旅游业务（机票+酒店）被暂停。民航局官员4月28日预估，“五一”期间民航运输旅客人次将同比下降77%。

随着航班的减少，吕眉空闲在家的时间多了起来，但公司对她的限制也越来越多，即便没有隔离，休息待命的日子也是不自由的。

今年3月份，吕眉的爷爷在老家住院做手术，她想着近期航班少，打算回老家看望爷爷。那时，她所在省份没有Covid-19确诊病例，但公司明确禁止出省。

“当时很生气，跟朋友哭诉，觉得这个工作带来太多负能量。我只是想回去看一下生病的家人都做不到，我说我讨厌这个疫情，也讨厌这种工作。”

如果吕眉所在城市有病例，连在市内跨区活动都被禁止，“公司说你出去一不小心感染了，再回到公司给公司造成麻烦，要承担法律责任的。”但吕眉也会悄悄出门。有一次她和朋友开车去另一个区吃饭，路上接到领导的视频电话查岗。领导瞄到后面商场的名字，她只好骗领导自己出来做核酸，马上回去。

2020年至今，吕眉做核酸的频率从一周一次到三天一次，如今是每天一次，以确保无论核酸结果什么时候出，永远都有24小时核酸阴性结果。每次飞行前，工作用App会自动建群，所有人都要把健康码、行程卡、核酸结果发到群里检查。

“领导觉得你应该24小时在家待命。她说，如果不小心感染，流调结果出来，作为一个国企公职人员，出现在酒吧、KTV，给公司造成（负面）舆论，你觉得这合适吗？”吕眉说，航空公司对从业者的管理非常严格，甚至私人社交媒体都会干预。3月份东航坠机事故发生后，她心理压力很大，发了一条为同行哀悼的朋友圈，也被领导要求删除。她只好屏蔽领导后重新发布。

吕眉常常觉得，自己的朋友圈不属于自己，社会事件不能转发，吃饭聚餐发照片不能被领导看见，还常常被要求转发各种文章。不仅如此，公司还会定期在微博和抖音搜索，如果发现有员工发布有关公司的任何消息，都会被要求删除。

她们有时在外省分公司驻站，只能住公司酒店不能出门，每天晚上8点要在钉钉（阿里巴巴旗下的办公软件，能精准定位）打卡，乘务长还会查房。“我们分部的要求是，乘务长查房后，要在房间摆一个特定的手势拍照。”吕眉说。

2020年5月，吕眉飞了一班往返埃及开罗的航班，送整机建筑工人过去务工。回来后在公司包下的酒店里隔离14天，但那时隔离还比较轻松，“同事都在一层楼，也可以打个照面”。后来隔离措施变得严格，每个人都不能出房门。吕眉最后一次飞国际航班是往返白罗斯。她发现，这批从国外回来的同胞，对口罩、防护服都不以为然，在飞机上放开吃喝，也不知道自己落地健康码会变成红码。

国内航班也可能导致隔离。吕眉一个朋友，去年6月份飞完一班南京航班后计划出去旅行。但赶上南京禄口机场疫情，她在管控名单，在隔离中休完了年假。今年，朋友飞广州后休假，又赶上广州疫情，重演了一遍历史。

为了避开隔离，吕眉尽量不飞国际航班。也有同事主动选择隔离。去年年底公司评优，有一名同事全年隔离了300天，拿到了最高绩效。

特别需要小心的是飞新疆乌鲁木齐的航班。“最近如果飞过长春或上海（这样有疫情的城市），你不能飞乌鲁木齐的。我之前有一次飞乌鲁木齐，落地就有2-3个人上飞机核对身份证、行程卡和健康码，如果有经过中高风险区所在城市，哪怕只是经过也要隔离14天。”吕眉说，之前有同事飞乌鲁木齐遇上当地有疫情，待了一个多月，等当地解封公司才买了机票接她们回来。

根据《第一财经》[报道](#)，国航统计数据显示，2020年，国航空勤队伍隔离医学观察超过9.8万人次（其中飞行员达6.8万人次），人均隔离2.6次、时长超过36天，有的单次隔离时间长达近2个月，尤其是飞行总队A330、B777等宽体机大队，人均累计隔离超过100天，最长达到147天。

一篇2022年3月发表于Frontiers in Public Health期刊上的[论文](#)指出，对于像空勤人员这类因工作需要而被强制隔离的人来说，其经受抑郁症、焦虑症、创伤后压力、故意自残和自杀的风险更高。航空公司也注意到这一问题，吕眉的公司也开始重视“机组健康管理”，想和员工多一些沟通，关心员工的心理情况，公司内部也有提供心理辅导的医生，但她不买帐，“只要你不打扰我，就行了。”



2020年6月16日，四川西昌青山机场，飞机起飞前，一名空服员在机舱戴著口罩和手套。摄：Carlos Garcia Rawlins/Reuters/达志影像

## 学习和作风

“公司基本上不会让你闲下来，他觉得你要一直保持一种警惕的状态，思想不能松懈。”吕眉说，飞行时间少了，学习和培训反而多了起来。

最近两年，吕眉每天都要在公司专门开发的手机App上学习业务知识，领导也常常会在钉钉群和微信群发学习材料，她们要打卡和接龙回复，表示已学习到。公司每个月都有线下乘务员学习日，开会时会把每个人手机收走。除此之外，还有关于党史教育、民航局文件的学习，公司会不定期抽查背诵，如果答不上问题，要去办公室参加培训。

公司还下发了一张表格对每个人做背景调查，要写清楚从业年限、每一年出过的事情。她记得刚入职时已经做过政治审查，从爷爷奶奶的犯罪记录问起，现在要重新写背景调查，放进档案。

在另一家航空公司工作的机务维修人员老孟，也疲于应对越来越频繁的学习。老孟已经工作了10多年，工作内容主要是参与飞机航线的例行维修。他说，现在在机场停机坪，常常会有民航局的公务员“四不两直”

(一种暗访制度，即“不发通知、不打招呼、不听汇报、不用陪同接待、直奔基层、直插现场”)地出现，检查他们的日常工作是否符合民航局手册要求。

东航坠机事件发生后，民航局和公司内部检查的频率明显变高了。民航局还会现场抽查机务人员关于最新文件内容、会议精神的学习情况，如果有人答不上问题，就会通报批评和罚款，也影响绩效考核、晋升和评优。小孟说，休息日也可能接到抽查电话，公司领导也能在系统看到每个人的学习进度。他并不觉得这种背文件精神的安全学习是必要的，反而因为常常要应对抽查很有压力，尽管领导也让他们“不要有压力”。

关山越在中国另一家航空公司当副驾驶飞行员，比起开会和学习，关山越更不满的是作风建设。

《飞行运行作风》咨询通告是民航局2018年发布的文件，文件写道：“通过分析发现，在引发不安全事件的人为原因中飞行人员的运行作风不严谨占主要部分。”除了飞行全过程的操作规范指引，文件还详细列出了危险的飞行职业态度：反权威、冲动、侥幸等等。2022年3月17日，民航局发布《2022年民航安全作风建设和宣传教育工作方案》，强调把作风建设落实情况作为安全考核、检查和督办重要内容。

“没统一着装，或者没戴帽子，你就是作风有问题，要扣分、要停飞坐班。”关山越告诉端传媒，作风建设是去年才开始严格起来的，原先是出事故了才查作风问题，现在是会随时抽查。飞行前去公司办公室开会，监控会拍下谁着装有问题，随时待抽查。“大家飞得少了，空闲时间多了，领导不想让你们闲着呀，就给你们找事干。”他还觉得作风问题变成了领导“整人”的方式。

冯云是一家航空公司的管理层，他告诉端传媒：“用规章制度、标准程序对从业者进行严格的要求是没有任何错误的。”他表示，每个人的能力和思想水平都不同，但航空公司有社会属性，涉及安全问题，因此标准会比一般企业要高，只能秉持民航局的规章和航空公司手册来做事。





2021年2月19日，疫情期间，北京首都国际机场，一架飞机降落。图：Feature China/Future Publishing via Getty Images

## 安全和专业

3月21日东航坠机事件发生后，中国国家主席习近平发出指示，要求“确保航空运行绝对安全，确保人民生命绝对安全”。老孟说，“绝对安全”是以前没有过的说法。事故之后，民航局的总工程师也通过文件向他们提了一个要求，禁止飞机MEL放行和CDL放行，这对他们的影响很大。

MEL (Minimum Equipment List) 即“最低设备清单”，是航空公司划定的允许飞机在某些零部件出故障或不工作的情况下继续飞行的安全标准。CDL (Configuration Deviation List) 是“外形缺损清单”，指飞机允许缺损机体或者发动机次要零部件继续飞行的清单。

“飞机有故障，但它不影响飞行安全。这种情况可以按照MEL放行，让飞机先飞，后面再处理。”老孟说，一个航班会有两个普通机务人员和一名放行人员，放行人员签字了就可以让飞机起飞。

一位匿名的航空专家向端传媒解释，飞机带故障飞行是很常见的事情，因为飞机的设计中有很多是冗余的系统，失效了也不影响飞行安全。“航班正常的时候，一架飞机一天要飞10多个小时，如果不允许带故障飞行，航空公司都得倒闭。”他强调说，绝对安全是不可能达成的。

该名航空专家表示，比起设置更严苛的放行标准，他更担心对飞行员的全方位监控产生负面效果。

根据《中国新闻周刊》的[报道](#)，航空公司会通过“QAR监控项目”对飞行员进行“层层加码”的考核。QAR的全称是快速记录器，可连续记录长达数百小时的原始飞行数据，包括高度、速度、姿态、加速度等上千个参数。因此，不仅可以作为事故调查的依据，也用来对飞行员的飞行品质进行实时监控。

“比如飞机落地时不能过‘重’，否则会影响机体整体结构的稳定，因此QAR监控项目中的一个重要指标就是飞机的着陆载荷，标准参数是1.6G，在这之下都不影响安全。但一些航司会加码到1.4G，甚至是1.3G，这是一个对飞行员过于严苛的标准。一旦飞行员没有达到这个标准，就会受到警告或处罚，严重时可能被

禁飞。”《中国新闻周刊》采访的一位飞行员说。



2022年3月23日，中国广西壮族自治区梧州，东方航空公司波音737-800客机坠毁现场附近，人们在车下避雨。摄：Carlos Garcia Rawlins/Reuters/达志影像

## 亏损和收缩

密集的学习和监控之下，是民航从业者收入的锐减。

“疫情开始后是腰斩，奥密克戎（Omicron）后是脚斩。”关山越说，自己疫情前一个月飞行时间最多可以飞到95小时以上（法律规定一个月最多可以飞100个小时），2020年之后，国内疫情不严重时一个月大约飞40-50小时，疫情严重时飞20小时左右。进入2022年，他所在波音机队的飞行员平均飞15小时，只有疫情前的15%。

机组的收入计算方式和飞行时间有关，收入锐减已经不是秘密。疫情前，作为副驾驶的关山越月收入有3万元，疫情后降到1.5万-2万元，最近几个月只有1.2万元。吕眉的收入降幅也差不多，疫情前飞国际航班，她一个月收入1.5万元，如今一个月只有4000元。两位受访者都提到，如果航空公司是国企背景，通常会有补贴，比如飞行不足50小时，可以补贴20个小时的小时费，或如果因公隔离，也会补算飞行时间。

据《中国新闻周刊》报道，2018年至2020年，中国国航的员工薪酬支出从187亿元降至170亿元；中国

东航的员工薪酬从176亿元降至170亿元；南方航空的员工薪酬则从191亿元下降至186亿元。报道还提到，目前，各大航空公司几乎都没有招聘，大部分航司削减员工福利，员工遭遇降薪，收入平均降低20%以上。

张鹿是一家航空公司做IT的职员，负责管理公司的信息系统。他说，航空公司作为国企，研发能力并不强，他原来的工作重心，是把公司的售票系统、内部的管理和办公系统等项目外包给技术团队做，但因为航空公司连续亏损两年，预算也大幅减少，因此一方面许多项目建设都暂停了，另一方面公司也要求他们自己研发、维护系统，减少外包项目。这是他从业20年来遇到最大的变动。

根据行业自媒体民航之翼的统计，疫情之前的五年中，即自2015到2019年，中国航空公司共赚1604亿元，但在疫情发生的两年多内，航空公司大致亏损接近前5年利润的总和。

冯云告诉端传媒，航空公司的特点是重资产、薄利润。他说：“飞机停下来每天都有成本。航空公司除了飞得少，其他事情都没有变，要保持飞行员的日常训练，保持飞机的日常维护。所以现在只要有边际贡献，大家都愿意去飞，起码可以把飞机磨合。”据澎湃新闻报道，航空公司成本中，航油、人力成本、起降费、飞机折旧这四项占8成，其中，航油成本最高，占35%。受俄罗斯入侵乌克兰战争影响，今年燃油价格更加剧上涨，进一步加重了航空公司的成本负担。他认为，国家应该给民航业纾困，帮助航空公司度过难关。

对关山越来说，最大的影响不是收入少了，而是晋升的机会推迟了。若不是两年疫情，他累计飞行时间应该已经足以升机长。东航坠机事故后，民航局要求提高排班标准，要求配备飞行经验更丰富的机长教员或者高级副驾驶。原来飞行半年的副驾驶就可以单独跟机长过夜飞行，现在几乎不可能。他说：“（飞行员）本来就是熟练工种，新人需要机会去锻炼学习的，现在换成老人飞，新人得到的机会自然就少了。”

吕眉的公司想方设法增加收入，“有事没事直播，卖头等舱优享机票，随心飞套餐、飞机模型。”她说，已经有同行被公司拖欠工资，但她们公司每个月都按时发工资。但令她不满的是，公司领导因此时时强调让她们感恩公司，“发年终奖也要挨个打电话给我们，让我们心存感恩。”两年间，她已经有不少同事辞职去考公务员、做老师。

（应受访者要求，吕眉、关山越、老孟、冯云、张鹿均为化名。）