



航空業面臨多重挑戰

隨著各國撤銷旅行限制，各大航空公司開始搶購飛機，例如印度航空去年就宣布向波音和空中巴士訂購共計470架飛機。波音和空中巴士等製造商在新冠疫情期間大幅削減產量，如今雖努力提高產能，卻難解燃眉之急，訂單的交付時間已排到2030年之後。

飛機製造商產能不足

疫情期間，全球航空業進行了有史以來最大規模的裁員，裁撤了數以百萬計的工作崗位。隨着旅遊需求復甦，飛機製造商、維修公司、空管機構、地勤公司和航空公司均缺乏人手，尤其是熟練工。諮詢公司奧緯估計，僅在北美地區就缺少超過1.4萬名機師。

多個崗位缺人手

人手不足、培訓不到位和需求激增等因素導致航空業安全事故增加。專家指出，近期維修和製造工人受傷的情況增多，機場跑道入侵事件也顯著增加。去年前10個月，美國聯邦航空管理局（FAA）接到19宗嚴重跑道入侵事件報告，創下2016年以來新高。

安全聯事故增加

羽田機場跑道關閉6天 影響逾20萬旅客

【大公報訊】據共同社報導：日本東京羽田機場C跑道因發生撞機事故關閉6天，直至8日才重新開放。由於跑道關閉，日本航空公司與全日空取消了超過1200個日本國內航班，逾20萬旅客受到影響。

2日下午，一架日航客機在羽田機場C跑道降落時與日本海上保安廳飛機相撞並爆炸起火，羽田機場一度關閉全部4條跑道。2日晚，除C跑道之外的3條跑道重新開放。8日，C跑道重新開放。據共同社報導，此次事故導致日航與全日空取消超過1200個日本國內航班，影響逾20萬旅客。由於飛機調配問題，日航8日仍取消了14個航班，9日取消9個航班，預計10日才能全面恢復。

撞機事故造成海保飛機機長重傷，機上另外5人全部身亡。日本國土交通省披露，羽田機場的停止排燈在事發時因維修而無法使用。停止排燈通常置於跑道前方，防止飛機誤入跑道。羽田機場自1998年引進停止排燈，但自去年4月起，這一設備一直處於維修狀態。

國土交通省稱，羽田機場只有在能見度較低或空管人員認為有必要時才會使用停止排燈，事發時並未達到使用條件，即便停止排燈完好無損也不會使用。但前日航機長八田洋一郎說，不管能見度高低，日常使用停止排燈可以有效降低飛機誤入跑道的風險。

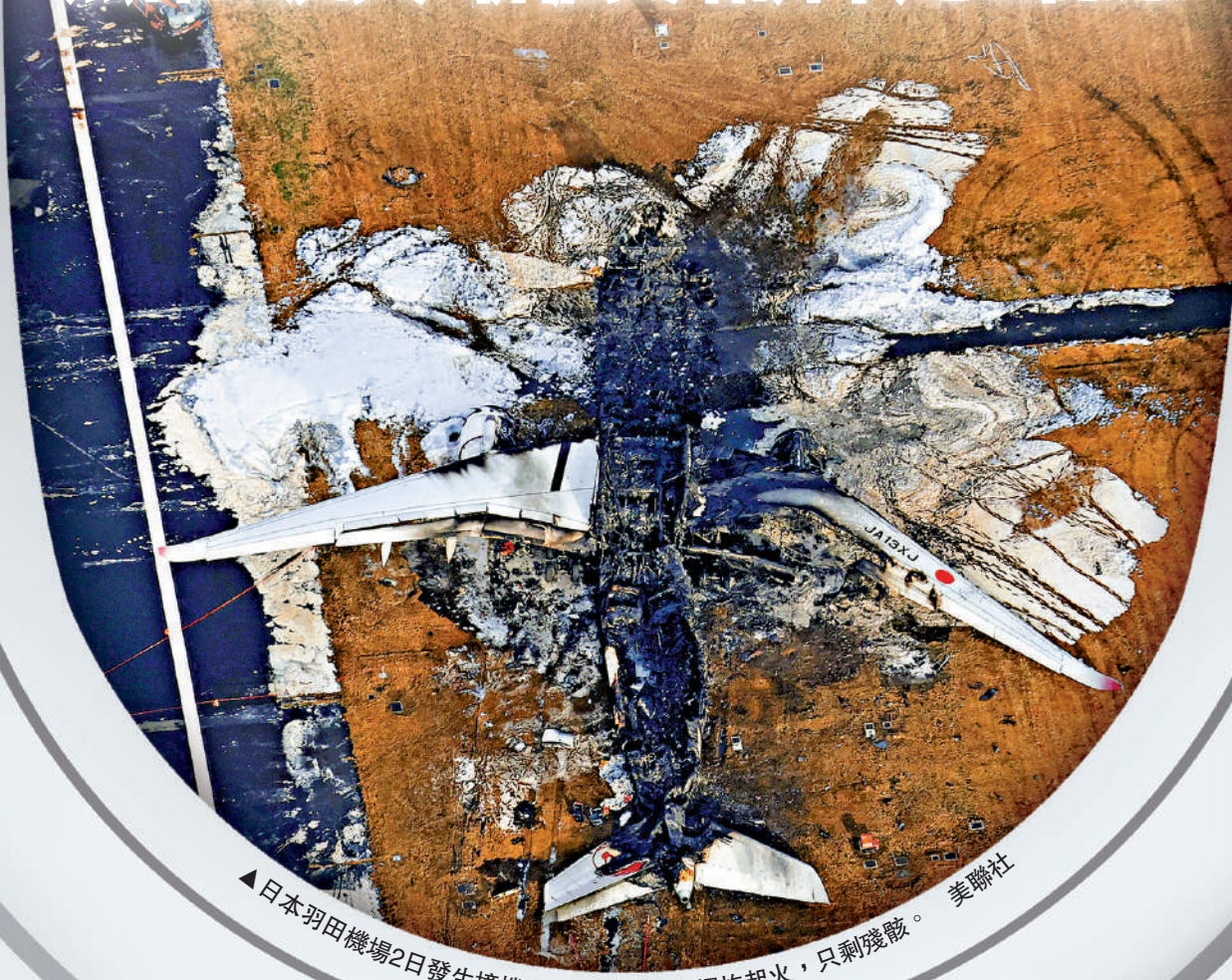


▲羽田機場8日重新開放發生事故的C跑道，完全恢復運營。美聯社

【大公報訊】綜合《華爾街日報》、CNN、《每日新聞》報導：2024年新年伊始，日本和美國先後發生嚴重航空事故，為全球航空業復甦前景蒙上陰霾。非營利航空安全組織「飛行安全基金會」指出，新冠疫情後全球航空運輸需求激增，但航空業各個環節難以招聘到足夠人手，尤其是熟練工。在這種情況下，航空安全事故顯著增加，去年19座以上民用飛機發生事故的個案多達1033宗，遠超過去10年平均值。

航空業事故不斷 復甦受考驗

熟練工流失 新僱員培訓不足埋隱患



▲日本羽田機場2日發生撞機事故，一架客機爆炸起火，只剩殘骸。美聯社

《華爾街日報》8日報導稱，全球航空業正努力擺脫疫情影響，彌補疫情造成的數以百億美元計的損失。但2024年剛開始，先是日本東京羽田機場發生致命撞機事故，緊接着美國阿拉斯加航空公司一架波音客機在空中機身受損、部件脫落，連續兩宗「近乎災難性」的事故令航空業安全風險受到廣泛關注。

「飛行安全基金會」董事會成員諾蘭認為，最新發生的兩宗事故在某種程度上都可歸咎於人為失誤，即在某個環節上有人犯了錯。日本撞機事故中，一位機長疑似聽錯空管指令；波音客機空中破損事件中，飛機的設計、生產或組裝環節可能存在问题。他指出，近期航空運輸需求增加，航空業勞動力儲備卻亮起紅燈，航空公司在確保飛行安全方面承受着前所未有的壓力。

FAA缺3000名空管

疫情期間，航空業裁減了數以百萬計的工作崗位，如今飛機製造商、專業維修公司、空管機構、地勤公司和航空公司都在抱怨招不到足夠人手。諮詢公司奧緯估計，目前僅在北美地區就缺少超過1.4萬名機師。美國交通部長布蒂吉格稱，美國聯邦航空管理局（FAA）需要再招募3000名空管人員。日本成田機場去年底表示，各大航空公司正在增設航線及增加航班，該機場平均每周收到152個航班起降申請，但由於地勤等崗位人手不足，只能接受其中101個。

諾蘭表示，航空業的許多領域都需要具備一定資質和經驗的員工，而不是隨便找個人就能用。全球航空業在疫情前就面臨機師等專業人員短缺的問題，疫情導致的大裁員令熟練工加速流失。在人手緊缺的情況下，

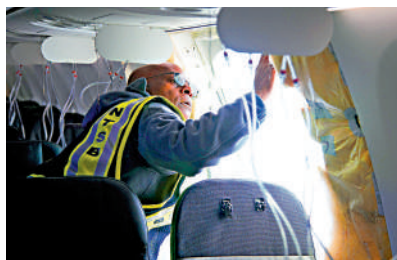
很多沒有經驗的員工未接受適當培訓就匆匆上崗，埋下安全隱患。

根據美國職業安全與健康管理局（OSHA）的數據，2022年美國航空業僱員因工傷缺勤至少一天的風險比2019年增加了17%。FAA稱，去年1月至10月，全美發生19宗嚴重的跑道入侵事件，創2016年以來新高。總部位於德國的客機失事數據評估中心數據顯示，去年全球19座以上民用飛機發生事故的個案多達1033宗，遠高於869宗的10年平均值。

從事故中總結經驗

在最新兩宗驚險事故吸引全球目光之前，航空業已發生一系列安全事故。去年9月，馬耳他機場地勤人員在一架飛機尚未停到位置時就移開拖車牽引桿，導致飛機「溜坡」，從跑道上滑過。去年10月，捷藍航空一架客機降落在美國肯尼迪國際機場，在後排乘客尚未全部下機時，搬運工就開始搬行李，導致機身失去平衡向後傾斜。去年3月，美聯航一名機師着陸時操作不當，導致飛機尾部擦地受損，但機組人員和維修人員均未及時注意到此事，讓這架受損的飛機繼續飛了好幾段航程。

FAA專家團隊去年底發布報告，就改善空管培訓流程、確保航空安全相關撥款等提出多項建議，但強調改善航空安全並非一蹴而就。《華爾街日報》指出，儘管如此，商業航班仍是最安全的出行方式之一。前印度空軍軍官喬普拉稱，乘坐飛機是安全的，但人們應當從近期發生的事故中總結經驗，例如遵守安全規則、在發生意外時保持冷靜並聽從機組指揮等。



▲美國一架波音客機5日在空中機身受損。路透社



▲羽田機場因撞機事故關閉跑道，一度導致大批旅客滯留。法新社

【大公報訊】據《紐約時報》報導：多國航空公司近期爭相訂購新飛機，希望搶佔疫後旅遊市場。但正當波音和空中巴士等飛機製造商努力提高產能時，阿拉斯加航空一架波音737 MAX 9因起飛後不久機身破損，5日在美國俄勒岡州波特蘭市緊急降落，導致美國聯邦航空管理局（FAA）下令緊急停飛171架具有同樣設計的該型號飛機。此次事故對波音和航空業均是一次沉重打擊。波音最暢銷的737 MAX飛機被懷疑存在設計缺陷，受此影響，航空業新機交付時間可能進一步延遲。

波音聲譽遭重創 或影響新機交付

涉事飛機一道被封死的緊急艙門門塞在起飛約10分鐘後斷裂，導致機身在高空出現一個大洞。這架飛機機齡不到3個月。航空分析師阿布拉菲亞說：「波音本來是世界航空工程技術和精確度的『黃金標準』，現在卻跌入谷底。」航空安全專家布里克豪斯說，飛機在空中出現破洞是很罕見的事，「我們將其稱為結構性故障。」

2018年至2019年不到5個月的時間裏，印尼獅航和埃塞俄比亞航空公司的兩架波音737 MAX 8客機先後墜毀，共造成346人死亡，後來發現兩宗事故均與一個會無視機師指令的系統故障有關。這導致波音737 MAX飛機在全球範圍停飛約兩年。代表上述兩宗空難遇難者家屬的律師克里福特說，最新的事務令人們質疑監管機構是否過於迅速地允許波音737 MAX復飛。



▲波音737 MAX 9客機的安全性受到廣泛質疑。資料圖片

美客機脫落部件 掉入民宅後院

【大公報訊】綜合法新社、《新聞周刊》報導：美國阿拉斯加航空公司一架波音737 MAX 9客機5日上演空中驚魂，原本是應急艙門位置的部分機身突然脫落，不得不緊急迫降。8日，美國國家運輸安全委員會（NTSB）主席霍曼迪說，俄勒岡州波特蘭一名教授在自家後院發現了脫落的飛機部件。

霍曼迪說，一位名叫「鮑勃」的教師向當局報告發現飛機部件，NTSB將回收該部件以調查事故原因。NTSB還表示，這架客機的兩個「黑匣子」雖然都已被找到，但其中的「駕駛艙音記錄器」在被搜尋人員回收時，與緊急迫降相關的數據已被新的數據覆蓋（即超過「駕駛艙音記錄器」2小時的錄音時間）。

調查顯示，此次事故發生前，阿拉斯加航空公司運營的波音737 MAX 9型客機已先後於去年12月7日、本月3日、本月4日，三次在飛行過程中報告「自動增壓失效燈」亮起。目前還不清楚這與5日的事故是否有關。但知情人士稱，這架客機出事前經歷了劇烈的客艙失壓。

一名美國網友稱，他在路邊發現了疑似屬於機上乘客的iPhone手機，並聲稱該手機從約5000米高空墜落後完好無損，引發網友熱議。據悉，NTSB還回收了另一部屬於機上乘客的手機。



▲受損客機機身出現一個大洞。美聯社