

民航专家解读 “3·21”东航MU5735航空器飞行事故调查进展情况通报

新华社北京3月20日电 中国民用航空局于3月20日发布《关于“3·21”东航MU5735航空器飞行事故调查进展情况的通报》。记者就相关问题采访了南京航空航天大学民航学院副院长邵荃和中航技进出口有限责任公司客户服务部训练与飞安办主任高俊。

问：民航局为何在此时发布此次调查进展情况通报？

邵荃：运输航空事故往往社会影响大，公众关注度高。在事发周年向公众披露有关调查进展信息是国际民航业界的通行要求和做法。

国际国内相关法律规定都对航空器事故调查报告公布时限提出了明确要求。《国际民用航空公约》附件13《航空器事故和事故征候调查》规定，进行事故或事故征候调查的国家必须尽快并在可能时于12个月之内将最终报告公开发布。如果不能在12个月之内公开发布报告，进行调查的国家必须在每个事发周年日公开发布一份临时声明。中国民航规章《民用航空器事件技术调查规定》要求，事故和严重事故征候的最终调查报告应当在事发12个月内依法及时向社会公布，依法不予公

开的除外。未能在事发12个月内公布最终调查报告的事故或者严重事故征候，组织事件调查的部门应当在事件周年日向社会公布调查进展情况。需要强调的是，无论“临时声明”还是“调查进展情况”，都不是“最终调查结果”。

从历史上看，法航AF447、埃塞航B737MAX等事故在该阶段都发布过中期报告或中期声明，对调查进展情况进行介绍，回应遇难者家属及社会关切。

问：为何“最终调查结果”的公布需要更长的时间？

邵荃：一般来说，大型运输航空事故调查的周期往往都超过一年，这主要是由于调查所面临的技术复杂性和不确定性，很多技术疑点、难点都需要反复论证，一些关键结论还需要得到工程实验的验证支撑，这都要耗费大量时间。统计表明，过去30年全球民航所发生的千余起商业航空事故中，在一年内发布最终报告的仅占25%。因此，国际民航组织对于航空器事故调查报告的公布时限做出了原则性和灵活性相结合的制度安排，我国民航规章在这方面与国际规则保持了一致性。

问：关于调查进展情况通报的内容和

形式，是否有相关规定或惯例？

邵荃：调查进展情况通报，也称“中期声明”，由于每次事故的具体情况和调查进度都不一样，国际民航组织对其内容和形式没有统一的规定。在实践中，有的国家公布的是一份中期报告，有的则是一份中期声明。本次中国民用航空局所发布的情况通报，从形式上来看与国际上曾经发布过的案例具有共同特征，即给出了目前已经掌握的情况、通报调查的大致进度等，内容上基本涵盖了事故调查工作中的重点要素，诸如对飞机残骸的搜寻、辨识、检查、实验验证，对机组成员资质能力、航班运行、飞机适航维修、空中交通管制服务、机场地面保障等方面的调查。这些都是整体调查的关键步骤，也是支撑后续研究分析的重要基础。

当然，一般情况下进展情况通报所能披露的范围和程度，则主要由调查工作的实际复杂性和调查进度所决定。

问：此次调查进展情况通报提到“本起事故非常复杂、极为罕见”，如何理解这句话？

高俊：航空器事故调查是一项复杂的系统工程，通常需要从人员资质及操作、

航空器适航状态、天气环境、地面保障、空管指挥、公司组织管理等多方面开展全面深入的调查。

从目前了解的情况看，此次事故与以往存在很大差异。飞机高速坠地后几乎完全解体，残骸琐碎且分布较散，这都极大地增加了现场搜寻勘查和残骸取证工作的难度。按照事故调查程序，调查组需要对所有寻获的残骸进行辨识，对重要残骸进行详细检查和实验分析，以便确定失效机理和最后阶段的工作状态，为后续调查分析提供证据，这些都是非常复杂专业的工作。还有通报中所提及的对飞机适航维修等情况开展调查，一般来讲，这个调查工作量也很大，需要调查飞机全生命周期的适航维修情况，如航线和定检、各类修理改装、适航指令及服务通告执行等工作记录，涉及的资料可能达成千上万份，需要耗费大量的人力和时间，这些都反映出本次调查工作的技术复杂性。当然，除了残骸分析验证和飞机适航维修调查，事故调查涉及的其他方方面面同样纷繁复杂，都需要调查组严谨细致、客观深入地开展工作，确保最终调查结论经得起历史检验。

考研初试成绩出炉 专业学位硕士报考缘何“热度攀升”？

日前，各省相继公布了2023年度研究生招生考试初试成绩，“报专硕(专业学位硕士)还是学硕(学术学位硕士)”再次成为热门话题。在教育部去年9月召开的新闻发布会上，教育部发展规划司司长刘昌亚曾表示，我国硕士研究生中专业学位招生比例已超过60%。在高校招生简章中，新增的专硕招生人数超过学硕，这两年已经不再成为新鲜事，与此伴生的，则是报名人数“水涨船高”。

专硕招生规模扩大与“报考热”的背后，反映了研究生教育改革的什么趋向？考生报考时应如何更好地权衡和选择呢？记者对此进行了采访。

行业急需、学科交叉，专硕“增长点”折射出应用型高层次人才需求

中国教育在线发布的《2023研究生招生调查报告》显示，从2017年起，专硕招生人数突破40万人，首次超过学硕招生人数；2020年，专硕招生人数超过60万人，与学硕招生人数之间的差距逐渐拉大。在近十年的硕士研究生招生中，专硕占比逐年提升，2020年占比超过60%。

专硕扩招不仅体现在招生人数增加上，还表现为占据了新增硕士点名额的“大半江山”。2022年7月，教育部官网公布了国务院学位委员会2021年学位授权自主审核单位撤销、增列的学位授权点名

单，在学位授权审核结果中新增了135个硕士点，其中专硕65个，占比48%，而在2020年新增的学位授权点中，专硕占比更是超过了七成。

那么，从学科特点上看，专硕的“增长点”究竟在哪里？

“这两年专硕招生名额的增量，大部分投入到了工程类学科。”北京理工大学研究生院常务副院长王军政举例说，工学电子信息大类新增加了集成电路、人工智能、大数据技术与工程、网络与信息安全方向的专硕，“这些都是新一代的电子信息类。机械类新增加了智能制造技术和机器人工程。这些新领域都具备两个特点，一是涉及国家与社会发展急需领域、重点领域，二是体现了学科交叉。”

王军政分析称：“开设专硕专业，就是为了培养学生的综合学习能力，使他们具备跨专业、多领域的专业基础素质，今后可以根据工作实际继续深入学习或研究。”

“实际上，‘十三五’期间，专硕的招生比例就明显上升了。”中国教育科学研究院副院长马陆亭说，“创新的根本在于解决问题。我们既需要原始的理论创新，也需要发现并解决生产一线实际问题的实践创新。专硕的需求量随着社会的发展而产生，社会需求大，自然会出现专硕‘报考热’。”他表示，我国正在从制造大国迈向

制造强国，加快发展实体经济，行业所需的应用型高层次人才必然会增加，专硕的就业前景持续向好。

课程重在实操、考核更看“作品”，面向行业实际和真实情境开展培养

“高中阴差阳错地选了理科，但读完本科发现自己还是想从事艺术。”对于北京交通大学建筑与艺术学院数字媒体与艺术设计方向研究生二年级的李英杰而言，报考专硕圆了他从小的艺术梦。

在学院组织的研究生一年级MFA年展里，李英杰的3D实体建模作品一亮相，就成为了全场的“亮点”。“从创意到落地的过程中，导师给了我非常细致的指导，帮助我不断优化完善作品。在一次次调试中，我逐渐摸索出了数据预留的空间应该有多大。”李英杰的谈吐中满是自豪。

北京交通大学建筑与艺术学院媒体与艺术系主任王征告诉记者，专硕培养的实践性还体现在参加竞赛、毕业考核形式等方面。“在毕业环节，作品的完成度要占到70%，论文只占30%。学生毕业后，不仅拥有更高层次的设计能力、审美能力，也能胜任互联网产品设计和用户体验等方面的工作。”

该选学硕还是专硕？未来“读研体验”或更多元

记者注意到，针对专硕培养，近两年

的变化一是学制调整，不少学校从两年制调整为三年制；二是培养模式更多元，非全日制、全日制等方式兼备，学习时间、场所也更灵活了。

“学生入学的第一年往往忙于上基础课，如果是两年学制，第二年马上又要忙于毕业设计和求职，很难有时间思考。延长为3年，至少可以有一年比较认真地思考、发挥，实习实践也能更充分展开。”王征表示。

“开设专硕是为了培养更多有丰富学养背景的高端应用型人才，既要找好自己的定位，还要拓展产教融合的深度和广度。”北京理工大学研究生教育研究中心主任、特聘教授王战军表示，今后面向专业硕士的产教对接，应从设置一定期限的实习实践环节拓展为行业企业、行业导师同学校联合制定学生培养方案，结合项目、产业前沿重大或难点课题，让学生参与到企业的技术攻关等具体项目中。

那么，面对专硕、学硕之分，学生究竟该如何选择报考呢？“我认为，学生要考虑的一是可行性，二是契合度。”马陆亭表示，“要看到自己的所长，如果确实喜欢进行研究性、创新性的工作，愿意和实验室、文献资料打交道，可以选择学硕道路；如果更愿意从事专业岗位的实践工作，为人处世能力强，则可选择专硕。具体因人而异，没有最好的答案，只有‘适合的’选择。”

据《光明日报》