

未來二十年需求四十六萬人 亞洲市場最大

飛行員大缺貨 台灣首家航駕班招手

文/游筱燕

根據波音的評估報告，未來二十年，全球預估至少需要四十六萬名新進飛行員，主要需求成長的市場即在亞洲，台灣的首家航空駕訓班因此應運而生。

藍天，白雲，轟隆隆的起飛、降落聲，像是對台

東豐年機場道聲早安，揭開一日序幕，朝氣十足。一月

底，台灣首張由本土航空駕訓班訓練的「自用飛行駕駛執照」(Private Pilot License, PPL)、非擔任民航機師所需具備的「商用飛行駕駛執照」(Commercial Pilot License, CPL)在此正式誕生，有心成

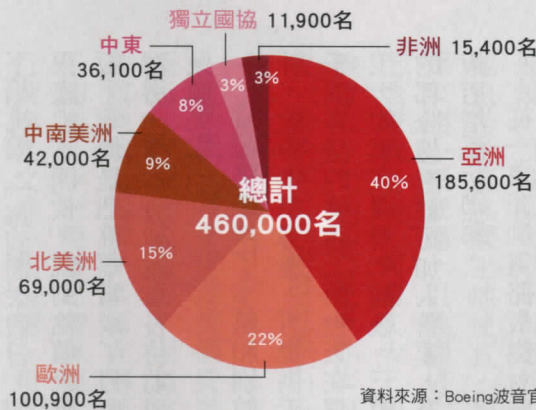
商用飛行人才需求正旺

安捷董事長高健祐是擁有美國聯邦航空總署FAA商用飛行執照的駕駛員，早年曾任台灣中興航空總經理、台北市普通航空同業公會理事長，後來轉至中國，成為第一位在大陸創立航空公司——亞盛航空醫療救護公司的台灣人，專營航空醫療救護、私人專機管理與包機等業務，現在則是股神巴

非特旗下全球最大私人飛機航空公司——NetJets利捷公務航空大陸分公司擔任總經理，對於民航、通用航空業務有豐富

經驗，熟悉民航官方作業流程與關係。

亞洲市場對飛行員需求最殷
——全球未來20年的航空人員需求46萬名機師



就可以擁有同時兼具地面學科和飛航術科的航空駕訓班。

去年才成立的安捷飛航訓練中心，學科訓練的場地在台北、術科的飛航訓練以及飛航機務主基地位於台東豐年機

場，是全台首家且唯一經民航局核可的專業飛航訓練中心。

識十多年的好友，當初聽到高健祐有心想回台灣發展航空事業，幫助年輕人拉高所得，再加上台灣在航域上的地利之

便，與經營成本相較於其他世界各地便宜許多，包括停放、租借、起降等費用等，都是「令外國人想不到的便宜」，有

機會帶動台灣航空駕訓市場的發展，因此出來相挺。

受飛行訓練，每人的訓練費用以兩百萬元計算，過去二十年來，共流失八十億元，若是能

照：自用
檢定 (IR,
用飛行駕駛
執照)。
5架單發動
5年年底計
學員。

王均峰/攝



Profile

安捷飛航訓練中心

培訓課程：可以協助學員取得三種飛航證照：自用飛行駕駛執照（PPL）、儀器檢定（IR, Instrument Rating），以及商用飛行駕駛執照（CPL，民航機師所必備執照）。

機隊配置：至2014年底，台東基地配置5架單發動機、1架雙發動機，預計2015年年底計畫擴增機隊至12架教練機。

遠從英國被安捷挖來的教練Taylor（圖左）對於安捷肯砸重金打造航駕班的態度表以肯定，後為想放手一搏學飛的Sunny學員。

機會帶動台灣航空駕訓市場的發展，因此出來相挺。

高健祐指出，從去年開始，兩岸客運定期航班每週擴增一五八個航班，再加上中國多家航空公司開始頻頻向台灣機師高薪挖角、以及亞洲各國數十家廉價航空近年先後成立等因素加總，整體亞洲飛航產業正在向上成長，「也看到台灣市場對於商用飛行人才的急迫需求」，所以才下定決心投入這個領域。

過去二十年流失八十億商機

商用飛行人才究竟缺多大？根據波音最近對全球未來二十年航空人員的需求評估報告，全球預估至少需要四十六萬名新進飛行員，而且主要需求成長的市場即為亞洲。

安捷業務行銷處行銷部行銷總監劉曉柔說，安捷目標在充分發揮台灣的地利與兩岸特殊關係的優勢，鎖定於鄰近各國想學飛的學員，爭取不讓台灣在這個市場大餅中缺席。若以每年約兩百人遠赴國外接

受飛行訓練，每人的訓練費用以兩百萬元計算，過去二十年來，共流失八十億元，若是能將三〇%的訓練費用保留在台灣，相信能創造更多的就業機會，並為台灣航空產業培養更多優秀人才。

劉曉柔補充，台灣地區各航空公司飛行員，每年共需約一八〇人，其中包含長榮、華航每年培訓共約八十人，空軍轉民航約三十人，外籍機師二十人，還剩下約五十人的自訓市場（指自己先花錢去考駕駛執照），這五十名學生過去只能出國考照，現在有留在台灣的選擇，「這就是我們的機會！」

以安捷的首批學員為例，一位三十七歲、有著近百萬元年薪的英文補教界名師Sunny來說，他三十歲左右就曾想去國外學飛，但礙於在外的學費加上住宿費動輒兩百萬元以上，年紀輕輕的他再訪查過一輪後，因預算有限而作罷；後來，他從朋友口中得知台灣新成立了航駕班，重新燃起了機師夢。他坦言，雖然安捷的學費與其他國家差不多，但是

師資和教學內容不輸國外，在台灣仍有地利之便，即使頂著在飛行界算高齡的年紀，決定「放手一搏！」

黃國倫說，在台灣其實像 Sunny 的人不少，光是以安捷學員的胃納量，台灣每年五十位的市場就已經很足夠，何

況未來政策可能鬆綁，能向外學員招手，以安捷課程和設備的新穎完善來看，是很值得期待的！

待政策鬆綁 招國外學員

本身就是飛行員的高健祐，對於師資十分重視，像是主任

安捷航務處飛航教師洪敦宜表示，以他在美國奧勒岡州自訓的經驗，國外許多飛機不乏仍為二次世界大戰年代左右的機齡，不僅操作介面老舊跟不上時代，在飛航訓練上也是希望學員能盡快考完、盡快空出位置，以提高學生的轉換率獲取最大營收，訓練反不若台灣來得扎實。

教官 Boris Bratusevac 擁有超過十三年飛行教學經驗，以及全球六國十二項飛航相關執照；大老遠從英國被挖角來的教練 Taylor Brestford 也說，以他待過西班牙和馬來西亞飛航訓練中心的資歷看來，安捷課程安排和飛機新穎的程度，在國際上算數一數二，除不吝重金禮聘經驗豐富的機師，也不惜砸重金買下模擬機，國外甚至許多航駕班都無此設備。

後來才參與安捷投資的段蓬麟指出，台灣長年在飛行基礎教育上的設備不足，以致學員都要往外送十分可惜，過去也有業者說要成立飛行學校，但總未能實現；原本段蓬麟對於安捷並不熟悉，直到參訪完安捷後，便毅然決然入股安捷，一舉成為安捷最大股東；「連客觀的業內人士都抱持高度肯定，看來方向是對了！」黃國倫說。

未來，安捷將會擴大與台灣航空公司合作訓練人才，也會轉介自身訓練出來的機師前往兩岸三地工作，安捷是否能讓台灣能成為亞洲地區飛行員的主要供給樞紐，大家都很殷切期待。

