

佔全球現役半數 航企高薪搶人削利潤

「嬰兒潮」機師退休 引爆航空業人才荒

航空業近年發展急速，國際航空運輸協會(IATA)估計，未來20年全球客機班次將增加一倍，令航空公司對機師的需求大增。美國波音公司預計，到2037年，航空業需要79萬名新機師。不過，有航空公司指出，機師年齡和經驗方面出現嚴重斷層，嬰兒潮出生的機師目前佔現役機師多達50%，他們將踏入退休年齡，加上機師培訓需時，富經驗的機師將愈來愈少。航空公司為挽留人才，被迫提供更優厚薪酬，令人力資源成本增加，影響航空公司利潤。



富經驗的機師將愈來愈少。網上圖片

美國嬰兒潮是由Baby boom翻譯而來，指美國二戰後從1946年至1964年出生的戰後一代人，這個龐大的7,600萬人群被稱為「嬰兒潮一代」。

培訓機師不可急就章，例如美國於2013年實施1,500小時規定，要求商務客機副機師需累積1,500小時飛行經驗，而非之前規定的250小時，才可取得民航機師執照，並要求機師在擔任機長前，需累積1,000小時飛行時數。

包機公司呻難搶人

本身是資深機師的私人包機公司Alersion Aviation行政總裁塞德蘭表示，現時私人飛機公司及商務航空公司，都傾向聘用經驗豐富的機師，但由於商務航空公司可提供更優厚的薪酬福利，令私人飛機公司難以招聘機師。塞德蘭指出，商業航班乘客將大幅上升，私人飛機服務發展可能更快，但現時近50%機師臨近退休年齡，機師短缺情況勢必加劇，「搶人」情況會愈來愈嚴重。

除了包機公司，傳統航空公司同樣面臨人手不足的壓力，近年民航業競爭激烈，中

東以至中國的新興航空公司紛紛高薪挖角，不少航空公司出現人才荒。

新加坡航空公司有員工透露，單在過去5至6年，新航已流失約180名機師，機師工會調查更顯示，新航逾半數機師有意跳槽。新加坡民航機師協會坦言，新航正機長稅前年薪平均只有約25萬港幣(約142萬港幣)，較中國稅後薪金低近4成。

為加強培訓機師，加拿大航空電子設備公司(CAE)等企業，近年推出新型飛行模擬器，空中巴士和波音等飛機生產商亦擴展機師培訓業務。澳洲航空則計劃投資1,526萬美元(約1.2億港幣)，開設新的飛行訓練學校。

另一方面，受工時過長、薪酬升幅緩慢等因素影響，多間航空公司的機師近期發起罷工，愛爾蘭廉航瑞安航空的機師，在歐洲各地組織工會，爭取航空公司改善工作待遇；法國航空的機師亦考慮罷工，迫使資方加薪。IATA因應近期油價上升和工資成本增加，將航空公司利潤預測下調12%。IATA首席經濟師皮爾斯相信，航空公司的成本壓力短期內不會消失。有航空公司指出，受薪金成本和油價上升兩大不利因素夾擊，但機票價格未能同步上升，打擊公司盈利能力，經營愈見困難。

綜合報道



大批機師陸續退休。網上圖片

航企內部提拔 票務員變機師

美國第二大航空公司達美航空為解決機師不足問題，計劃在未來10年招聘8,000名機師，除了向大學生招手外，更增設內部晉升途徑，容許旗下的空中服務員、票務員和其他員工，以留職停薪方式在飛行學校上課，如表現優異，日後將獲擢升為機師。

達美目前約有1.3萬名機師，但美國聯邦政府強制民航機師必須在65歲退休，加上全球旅客數目不斷增加，機師需求有增無減，然而飛行學校的學費高昂，以及機師入職起薪點較低，難以吸引新人加入，預計航空業日後將面對機師人手嚴重不足問題。

有見及此，達美航空推出機師招聘計劃，對象為對飛行有興趣的大學生及內部員工。學生方面，達美會接受8間設有認可飛行課程的大學學生申請，他們要接受42個月訓練，其間需駕駛達美航空旗下的私人飛機和美國國民警衛軍軍機，其後便可獲聘為正式機師。至於內部員工，他們首先被安排在達美航空的地區航線，接受訓練和工作42個月，試飛較短航線，之後會在主要航線工作。不論學生還是內部員工，達美均會安排現役機師擔任他們的導師。

綜合報道



機師培訓需時。網上圖片

工時長壓力大 埋沒「雲霄夢」

近年國際民航界人手持續流失，新入行機師卻逐漸減少。有航空界高層透露，相比其他工種，機師薪酬的優勢近年正在縮減，加上工時長、壓力大，令新一代變得不願入行，「衝上雲霄」彷彿正從年輕人的夢想中消失。

一身有型的制服曾經吸引無數少年投身機師行列，然而機師本身並非輕鬆職業，加上其他行業薪資上升，使機師的吸引力下降。以加拿大航空公司為例，新入職機師年薪只有5萬加元(約29.6萬港幣)，換算為月薪後相當於不足2.5萬港幣。

加拿大飛行學校Super T Aviation創辦人舒佩爾直言，民航客機機師需面對緊湊的飛行時間表，「你無法每晚回家，需經常住酒店，對年輕人而言，這也不是高薪的工作，除非你能獲升職。」此外，歐美航空業在「911」恐襲和金融海嘯後兩度大幅裁員，令機師工作穩定的神話破滅，業界亦出現人才斷層。

「911」恐襲還製造另一副作用，全球航空業為免事件重演，禁止乘客在飛行期間進入駕駛艙。英航機師約翰遜坦言，對兒童而言，在「機頭」觀看機師駕駛客機是特殊體驗，現時的做法或減低兒童對航空的興趣。

綜合報道

CAE飛行模擬器食正培訓潮

聯合國國際民航組織數字顯示，從現在到2030年，全球航空市場每年增長達4.6%，意味每年需要近7萬名新機師。現時全球每年只能訓練出約4.4萬名新機師，航空公司機師短缺問題只會愈來愈嚴重，料進一步提高機師薪酬。

美國三大航空公司聯合、達美和美國航空，正為招聘新機師展開爭奪戰，並宣佈加強培訓機師。相比以往駕駛飛機進行訓練，現時航空公司傾向利用飛行模擬器協助訓練，以降低成本，為加拿大飛行模擬器巨頭CAE開拓了財源。CAE旗下位於全球的航空學校網絡，每年訓練逾12萬名機師，其民航飛行模擬器在全球市佔率達6成，公司在軍機飛行模擬器市場亦持續擴展。

在全球4,200間飛行學校中，9成均屬中小型規模，訓練人數有限，在機師短缺日趨嚴重下，CAE前景備受看好，股價持續攀升，市值已增至51億美元(約398億港幣)。

綜合報道



航企常用飛行模擬器訓練機師。網上圖片



CAE每年訓練逾12萬名機師。網上圖片



有航企打算訓練地勤職員成為機師。網上圖片

無人駕駛新出路 減輕巡航段負擔

全球航空業蓬勃發展，使機師人手面臨短缺，與此同時，自動導航儀器變得更為精密，使業界開始探討開發無人駕駛民航飛機，期望成為紓緩機師不足的新出路。不過多名專家指出，現行技術要發展至全自動飛行仍有一段距離，業界亦要面對機師和乘客反對。

恩布里里德爾航空大學的航空科學部門主席威金斯指出，最早的自動飛行儀器於1920年代起出現，二戰時期開始應用。自動駕駛儀器有助減輕機師在巡航階段的負擔，專注其他監測工作，並提高對特殊情況的警覺。

全自動短期難面世

自動飛行儀器亦有減少飛行所需人手，如長途航線以往需3至4位機師當值，現時理論上只需兩人，駕駛空中巴士或波音型號飛

機的機師，平均每程航班僅花約3至6分鐘操作儀表，其餘時間均可採用自動飛行模式。

不少機師工會均對進一步發展自動飛行技術有保留，憂慮此舉將大幅減少機師需求，令他們飯碗不保，另外，若自動飛行系統失靈或出現緊急情況，機師依然不可或缺。威金斯估計，由於空域管制等更複雜的問題尚未解決，相信短期內不會有全自動飛行航班出現。

恩布里里德爾航空大學研究發現，目前公眾對無人駕駛飛機仍有疑慮，但受訪者對此範疇了解越多，接受程度則越高，估計若有無人駕駛的貨運航班成功營運一段時間，便有助說服公眾。空中巴士承認，雖然隨着科技進步，自動化飛行已變得可靠，但無人駕駛飛機不止是科技問題，也要顧及社會接受程度。

綜合報道