

表達了正面意願。

大陸挖台灣，國營跳民營

事實上，大陸民航機師除了有配房等福利外，薪資收入遠不如台灣，跳槽機師看中的，是兩岸民航市場機會的消長。

中華民國民航飛行員協會前理事長閻駿表示，由於台灣各航空公司近年雇用了不少外籍機師，且外籍機師無論能力如何，普遍比本土機師享有更好的待遇，導致不少台灣機師鬱悶難平。加上大陸民航業成長快速，機師需求量大，不少人想到對岸探路。八名機師跳槽四川只是開頭，台灣民航業界甚至預測，至少還會有100至200名機師跳槽到大陸。

今年3月，中國國際航空公司浙江分公司五名機長遞出辭呈，跳槽到民營航空公司。國航因此於8月對其中三人提出違約訴訟，總索賠金額超過1000萬人民幣，目前官司還在纏訟當中。

據大陸民航界統計，從2004年迄今，國有航空公司跳槽的機師超過100人，導致的違約訴訟不計其數。

「過去，機師基本採用定向培養的方式，資源大都被三大國有航空公司所掌握，」中國民航飛行學院院長鄭孝雍表示：「現在民營航空公司急需用人，拚命向國營公司挖角，自然引起了機師跳槽和各種糾紛。」

大陸挖角台灣機師、國有航空公司機師跳槽，兩種現象的背

後，顯示的是大陸民航業快速發展，所導致的機師人才荒。

機師需求大，每年2000名

2004年，大陸民航總局將原先的地區性飛行執照換發為全國通用的飛行執照，第一次讓機師成為可以自由流動的人才。2005年，民航總局又公布「國內投資民用航空業規定」，開放民營資本進入民航領域。兩項政策實施，民航公司如雨後春筍般湧現，對機師的需求也日益迫切。

2005年，中國大陸民航運送旅客總量達到1.38億人次，足足是2000年的兩倍；貨運總周轉量達到259億噸公里，比2000年成長了111.6%。大陸民航總局副局長高宏峰表示，未來五年大陸民航業年成長率至少在10%以上。

展望未來，需求還會愈大。目前大陸民航機總數約700多架，未來每年將增加100架新飛機，每年約需補充2000多名機師。

鄭孝雍的估計則更為樂觀。他認為大陸的民航業正以每年12%到14%的高速增長，照這個速度，未來五年新增的機師需求將超過1萬人，到2015年還將擴大到1萬8000人。換句話說，未來幾年，大陸每年必須培養2500名以上的機師。

然而，目前大陸的正規機師培育機構，以中國民航飛行學院和民營的北京泛美國際航空學校為主。而這兩校目前的培養能力，每年頂多補充1000多名機師，仍

然存在相當大的缺口。

同時，一名合格的機師需要長期的培養和大量資源投入，難以速成。中國民航飛行學院安全技術處處長歐陽霆就指出，飛行學院的學生需要經過五個階段、共250小時的飛行培訓，投入費用約每人60萬人民幣，才能取得民航總局頒發的執照。

機師重洗牌，兩岸向外招手

在人才缺口短期難以彌補的情勢下，大陸航空公司向台灣挖角也就不足為奇了。事實上，挖角的目標絕不僅限於台灣。

海南航空是大陸第一家招聘外籍機師的航空公司，從2002年就開始積極從巴西、美國、澳洲、俄羅斯等國家招聘機師。

深圳航空也從2003年起大量招聘外籍機師，已從巴西、俄羅斯、美國等國招聘60多名機師，其中一半擔任機長職位。而大陸第一家民營航空公司——奧凱航空也聘用了瑞士籍的女機師。

為因應大陸民航業快速發展帶來的磁吸效應，台灣民航業者也展開了對外招聘。去年被大陸一次挖走六名機師的復興航空就表示，除了加強機師培訓機制外，也將積極引進外籍機師。事實上，去年瑞士十字航空（Cross Air）就有50名機師跳槽華航。另外，澳洲、新加坡、德國也有不少外籍機師被挖到台灣。

兩岸民航業的搶人大戰，可能才剛剛拉開序幕。 [G]