

# 10億造機場！科大養出業界瘋搶航空人才，76%未畢業學生已被訂走



同學正參與訓練使用安檢設備。(盧春宇／攝)



航運系大一學生賴宜婷正在模擬為旅客辦理登機手續。(盧春宇／攝)

朝陽科技大學從2019年開始成立3個航空相關學系，並成為國內首間以一條龍方式培育航空人才的大學。經歷4個寒暑，航機系未畢業已有76%學生被訂走、1年內企業留任率達65%。在少子化衝擊下，能大刀闊斧成立新學院的大學屈指可數。4年前，朝陽科技大學成立了航空學院，下轄維修飛機的航機(械)系、培養機師和航管員的飛航系，以及地勤人員和空服員的航運系。

3大學系的招生註冊率表現亮眼。111學年飛行系達100%、今年航機系與航運系則都達97%。除了註冊率，企業的迴響也很熱烈。航機系首屆畢業生，在大四上學期高達76%被5家飛機維修公司訂走，包含安博全球航太科技、長榮航太科技等，都雇用了航機系畢業生。

2020首航的星宇也加入搶人才。2023年星宇和朝陽簽訂合作備忘錄結束當天，立刻進入教室面試學生，當場訂走13個航機系應屆畢業生，更祭出2萬元入職獎金，若後續待滿6個月還有12萬獎學金，足見業界人才短缺。

此外，飛航系首批獲獎學金、到美國考取CPL飛行執照(飛行執照第三級，晉升至民航機師必考證照)的6名學子，考照率達100%。對比坊間一般的飛行學校，朝陽學生20歲即考獲證照，縮短5-6年。

這些成就的背後，反映出朝陽在教學上下了不少苦功。

做法一：花費10億建模擬機場，情境學習縮減學用落差。走進航空學院，內有多架波音和空中巴士的駕駛艙、控制塔、客運大樓、機艙、安檢設施，甚至還有機庫，規模接近一座小型機場，背後總花費約10億元，目的是為了打造貼近實務的教學環境，讓學生畢業後的考照通過率能達100%，同時縮小學用落差。

安捷航空董事長高健祐指出，過去航空公司為準員工提供額外培訓，但訓練結果一旦不及格，或同仁對新職務「沒興趣」，航空公司必須吸收所有成本，代價高昂。

朝陽所提供的學習環境，有利於協助航空公司減低培訓成本，根據校方統計，朝陽學生在企業1年後的留任率達65%。其中，安博全球航太科技公司對航機系學生的表現表示滿意。

做法二：校長親覓Keyman，「老師傅」變老師。有好的硬體設備，校方也親自找到業界師資，讓「老師傅」為學生提供額外養分。

朝陽位處較偏遠的台中霧峰，離桃園機場車程近2小時，要找業界資源相對不易。但鄭道明親自找到曾擔任飛安會失事調查員、現任虎航董事和民航局委員盧衍良。

靠著他在業界的人脈，進一步找到更多「老師傅」。三大學系中，有業界經驗的教師比例分別是航機系80%、飛行系63%、航運系60%，像是航空運務系主任廖孟媛，便曾服務大華航空、業師馬立文則曾任職國泰航空地勤超過30年。航運系大一學生賴宜婷表示，學校每個星期至少安排1位業界

人士到校講課。採訪前一星期，澳門航空的董事長鄭岩便剛到校分享。

做法三：不急功近利，訓練按部就班

訓練紮實按部就班、不急功近利也是朝陽的秘訣之一。盧衍良說：「從去年(航運系只有大二生)開始，航空公司就一直問我，『能不能把學生送去實習?』，我們最後婉拒。」原因是為了口碑。

他解釋，大二學生還沒訓練成熟，把「半成品」送到機場，若有差錯，航空公司勢必再也不敢用。因此，盧衍良還是照原定計畫，大三下學期開始才把學生送到業界實習。

目前航空學院的學費比照其他學院，每學期58,000元(含學雜費)，但學費不包括遠赴國外的考照費用。為此，朝陽也贊助學生，一圓機師夢。目前已赴美考取飛行執照的6名學生，便由學校飛航圓夢獎學金贊助每名學員近60萬台幣，未獲贊助者則須由學生自行負擔。校方持續向業界推廣「認養計畫」，目前3間龍頭航空公司都表示支持，盧衍良期望可以讓更多學生到外國考照。

少子化已成定局，朝陽用良好的辦學思維與品質，讓家長、學生、業界以註冊和就業率表示支持。