

无人机考证“虚火”

一架喷涂着深圳某医院标识的物流无人机，正安静地停放在库房待命。按计划，它将穿越城市上空，往返于医院之间，用以调用紧急物资。这条崭新的“空中急救线”距离通航还差一块关键拼图：谁来驾驭它？

近日，医院方面代表找到了深圳无人机培训公司大远创新的创始人吴义元，愿以“可观的薪酬”紧急招揽能胜任常态化飞行的资深飞手。类似的无人机应用场景正在全国各地不断涌现。“但成熟、可靠的飞手十分紧缺。”吴义元告诉记者。

最近两年，“低空经济”被连续写入政府工作报告，无人机应用场景加速落地，市场对飞手的需求愈加显著，带动了无人机操控员执照报考人数的持续增长。

然而，大批行业新人在投入高额学费后，却面临“毕业即失业”的窘境。他们很快发现，“有证”只是拿到了行业入场券，“仅仅会飞”远无法满足岗位要求。卷入考证热潮的行业新人们聚集在“高薪飞手”的宣传帖下追问：被寄予厚望的无人机考证，究竟是新的职业风口，还是一场骗局？



无人机起飞作业。(资料图)

行业新风口？

“无人机应用场景的探索充满想象力。”吴义元举例，在各大城市地标建筑外，无人机正将“外墙清洁”业务拓展至传统“蜘蛛人”的作业禁区，这些走在应用前端的创业团队，投入多年研发，撬动的不仅是百亿级别的新市场，还有对专业飞手的新需求。“飞手起码要懂得建筑风险评估，以及清洁剂喷洒等。”

市场对飞手的需求正快速增长。智联招聘报告显示，2025年2月，无人机工程师、无人机组装测试的招聘职位数同比增速分别为39.9%和64.5%。然而，对应的求职人数增速更为惊人，分别同比飙升了287.3%和271.9%。

考证热潮席卷了各地的考试中心。在河南郑州上街区考试中心，6月17日结束的单场考试创下了参考人数破千的纪录。

武汉资深飞手柴腾龙已经入行八年。据他观察，考证热的拐点出现在2024年1月后，《无

人驾驶航空器飞行管理暂行条例》正式实施，规定小型及以上无人机操控员必须“持证上岗”，而轻型无人机用于商业活动也需执照，覆盖了大部分行业应用场景，包括常见的物流、测绘、植保等领域。持证成为行业准入门槛，企业招聘明确要求飞手须具备中国民航局(CAAC)执照，持证飞手在薪资和就业机会上也更具优势。考证培训市场因此快速扩张。“原来在武汉单个考场只有一两百人，现在单场报名人数已经涨到六七百人。”

考证人群正发生深刻变化。“考证群体中，百分之八九十为在校学生。”中国职工技术协会无人机和无人系统专委会会长包廷君介绍，早年的无人机考证群体以公安、消防等专业部门为主，如今在校生活和跨专业求职者成为主力。

就业前景俨然成了无人机考证宣传的金字招牌。社交平台上，“报考无人机证”话题热

度始终居高不下，相关培训广告短视频打上“零基础小白一个月拿证”“高薪自由”等标签，相关话题的播放量常常破亿。

巨大的市场缺口正吸引资本跑步入场，各方都在争夺自己的位置。传统驾校也不甘示弱，常州宇胜、巢湖平安等驾培机构纷纷推出无人机培训业务。截至今年6月初，全国无人机培训机构突破2500家，数量半年内几近翻倍。“培训机构以每个月新增一两百家速度增长。”包廷君透露。



“包就业”骗局？

有网友在社交平台上分享，自己专门花1.2万元选了“包就业套餐”，但实际考证通过后只经机构介绍到一家公司实习了3天，最终还得靠自己投简历。而好岗位更看重工作经验，机构“包就业”合同形同废纸，“感觉自己被骗了”。学员们对“无人机考证是新骗局”的指控，大多将板子打在了“包就业”的宣传卖点上。

一家无人机培训机构负责人告诉记者，之所以在招生时强调“保障就业”，就是因为竞争太激烈了。对不明就里的参培新人来说，除了比价，就是看哪家提供的服务更“贴心”，而考生花费上万元考民用无人驾驶航空器操控员执照(下文称“CAAC执照”)，“一半为了储备技能，一半为了就业”。

“目前行业内具备教员培训资质的机构不足10%。”包廷君

坦言，行业进入门槛并不高，投入三四十万元，买十几台教练机，再请七八位教员，申请固定空域后，便可以开门招生，而机构所需培训资质很多通过“挂靠”“加盟”等方式来实现。一些新晋培训机构，即便拿到授权认证，教学质量也难以保证。

在吴义元看来，更严峻的行业困境在于“低价内卷”。据不完全统计，以中型多旋翼为例，视距内执照的培训费用市场价通常在1万元左右，超视距执照在1万元以上，教员证则相对更高，在2万元上下，这些费用通常包含培训费和首次考试费。在无人机产业发展较早、竞争较为激烈的广东地区，个别机构已将小型视距内执照的考试培训价“卷”到了原市场价格的一半。

“而为了压缩成本、追求利润，个别机构不负责任地压缩培训课时，为了考试而考试。”吴义

元解释，学员得不到足够的系统学习，尤其在实操飞行环节，如果训练不到位，将难以应对复杂的飞行任务和突发状况。

相比于“包就业”，吴义元认为，培训机构更应该给学员提供真正的职业规划及资源帮助。“大多数学员不清楚自己考证为了什么，甚至不清楚自己要考什么。”吴义元举例，不同品牌农业机的操控系统差异，有时比手动挡与自动挡汽车的差别还大，很多奔着农业场景考证的学员，可以不考CAAC执照，但需要取得农业无人机生产厂家培训后颁发的无人机操作证，而这些“门道儿”往往并不为新人所知，需要机构根据学员自身情况和诉求助其进一步规划，从而离“就业”更近一步。

持证不代表能飞

培训公司实习生时，柴腾龙发现，很多新人怕摔机赔钱，甚至不敢飞，操作飞机巡检时手抖得厉害。“考证培训学得再好，也是和实际场景脱节的。”柴腾龙举例，一些机构在培训时为体现与农业应用场景结合，专门找来农用机让学员练习“八字绕飞”，形式多于内容。等新人真正飞农机时，遇到“农药如何配比、路线如何规划”等问题，依旧一问三不知。

“企业抢着要高水平教员，但大部分机构却在批量培训入门级飞手。”包廷君坦言，人才供需错配已经成为行业快速发展难以回避的现实问题，那些在考证时选择“容易”模式的考生注定难以真正进入就业市场。

行业已看到“痛点”。包廷君正筹划与会员单位一起组织“无人机战法与技能培训”，针对应急运输、测绘、投送和航拍等常见技能进行专项练习。吴义元也在今年5月推出了“高阶农林实战班”，让有意愿提升实战技能的学员在其合资公司管理的荔枝林实践，让学员掌握打药、施肥、播撒、吊运等实战知识和技能。

“企业要的是来了就能干活的成手，而不是连电池循环寿命都不懂的行业新人。”包廷君坦言，岗位薪资越高，对个人的复合能力要求越多。

柴腾龙当年毕业后，出于个人兴趣选择了航拍工作，后考虑到技能积累与长远收入，跨行到了当时新兴起的航测领域，在新公司自学了垂起固定翼飞行、航线规划、地形建模等测绘方面的技能。

“如没有工作平台锻炼或是不继续选行业应用深造，那离能真正独立应用作业还相去甚远。”随着第三次全国国土调查结束，大批测绘公司经历洗牌，柴腾龙及时从航测转向电力巡检，并将从事航测时积累的技能迁移到了新领域。

“无人机飞手在未来更像是一项基本技能，只有结合特定专业领域技能，才能找到用武之地。”当有人向柴腾龙咨询“从事飞手”职业建议时，他总会劝说，别只想着考无人机证，先学电力、测绘、农业等专业知识。

为应对行业整体供需错配的现状，相关主管部门也通过严控考试难度等方式进行调节。据受访者透露，自2024年底，无人机执照考试难度已升级，在实践考试环节，教练员不得进入考试区，不能像此前行业默认的那样进行“陪考”。

更大的挑战来自技术进步。柴腾龙介绍，当无人机可以自主完成的飞行任务越来越完善，对人工操作的依赖程度势必降低。随着越来越多无人机作业进入“无人值守”模式，“飞手”也将面临角色转变的新挑战。

(中国新闻周刊)