

2019 年中国民航乘务员发展统计报告

民航局信息中心

本报告旨在统计目前正在运营的航空公司中持有体检合格证的乘务员情况。根据飞标 FSOP 乘务员体检系统记录，截止 2019 年底，共有 108955 名乘务员任职于我国各航空公司，比 2018 年底总数增加 5257 人。其中，运输航空公司的乘务员总数为 108683 人，有 272 名乘务员就职于非运输航空公司，主要是通用航空公司。下面主要对运输航空公司的乘务员情况开展多维度统计分析。

一、队伍规模

截止 2019 年 12 月 31 日，各运输航空公司拥有有效合格证的乘务员人数见图 1。南航、东航、国航三大航空均拥有超过 15000 人的空乘队伍，稳筑空乘规模第一梯队，三大航空乘总数占据行业总数的 46.93%。

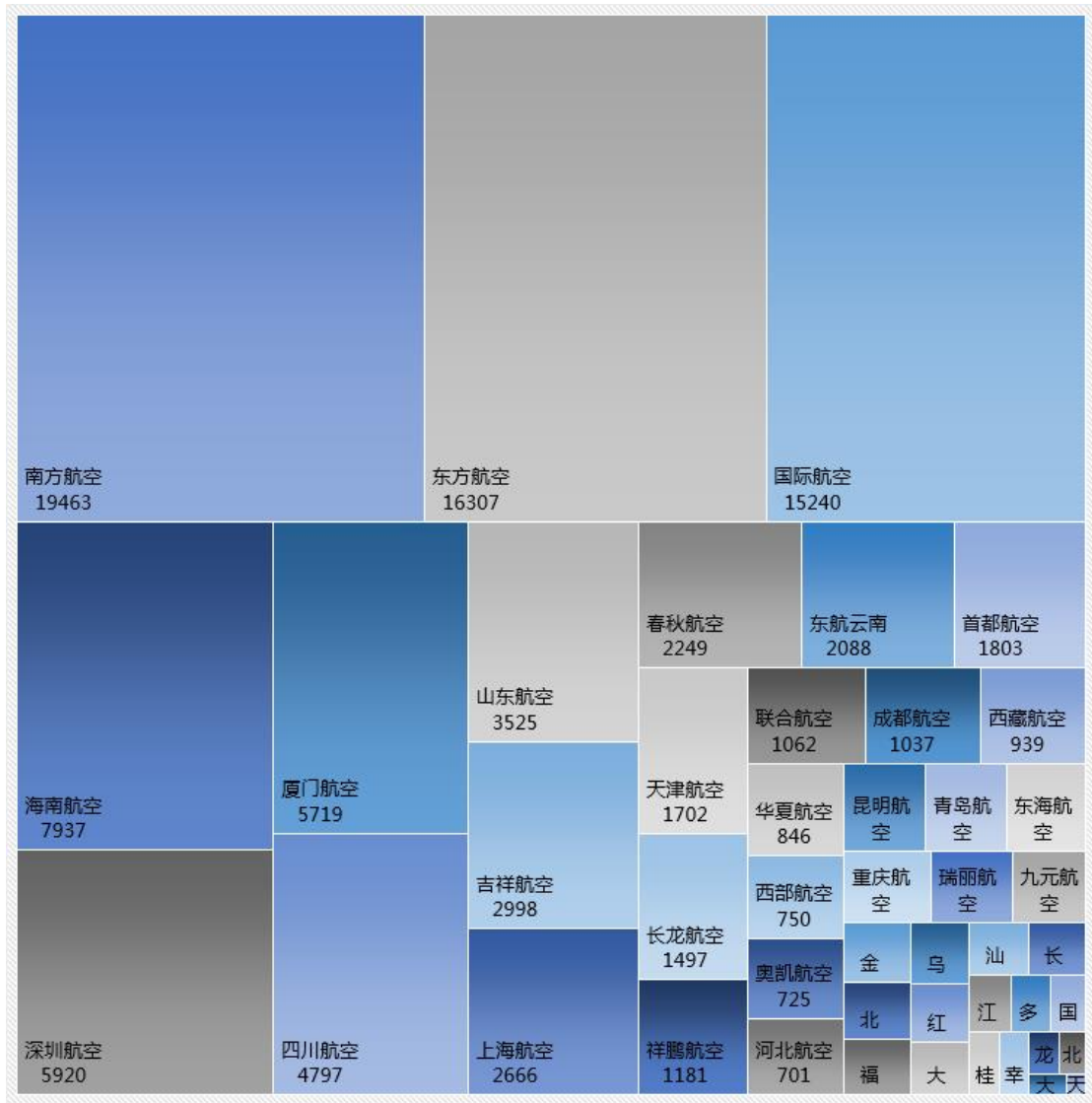


图 1 各航空公司乘务员人数统计

二、 国籍分布

目前,中国籍乘务员占我国运输航空公司乘务员总数的 99.16%,其中, 0.37%为港澳台同胞, 数据显示, 2019 年底在册的台湾籍乘务员人数较 2018 年底显著增加。目前我国运输航空公司的外籍乘务员主要来自于亚洲国家, 截止 2019 年底, 外籍乘务员数量占据前三位仍然是韩国、日本和泰国, 分别占外籍乘务员总数的 46.08%、15.80% 和 7.52%, 外籍乘务员的第二大来源是欧洲, 以法国、意大利和荷兰居多, 大洋洲的澳大利亚也是外籍乘务员的主要来源地, 而来自非洲

和美洲国家的乘务员非常少。

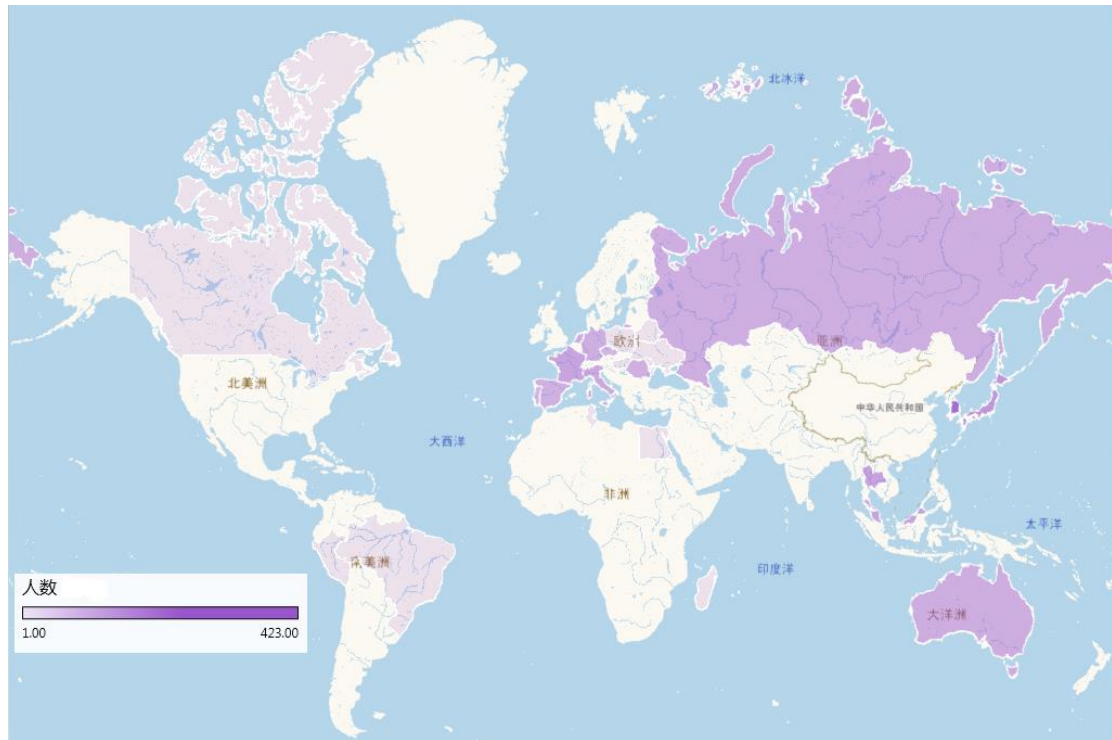


图 2 外籍乘务员国籍分布

三、 年龄分布

乘务员的年龄分布呈现明显的正偏态分布，女性乘务员的从业年龄高峰为 24 岁，男性乘务员的从业年龄高峰为 25 岁。

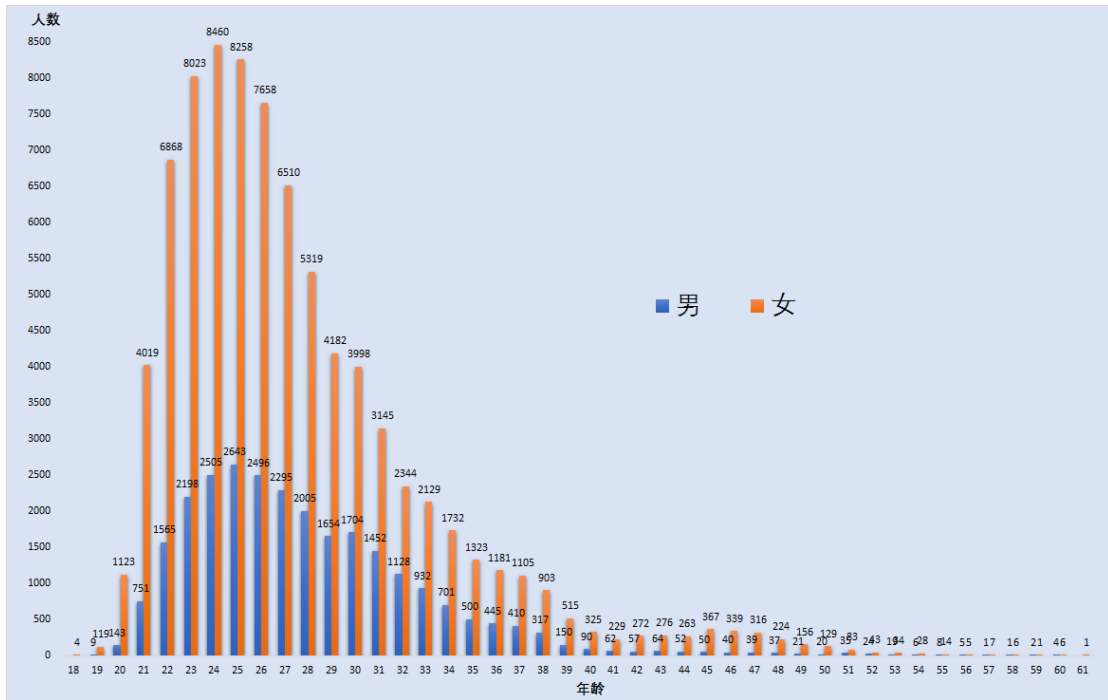


图 3 男性、女性乘务员从业年龄分布

四、 性别比例

截止 2019 年底，我国运输航空公司乘务员的男女比例为 1:3。

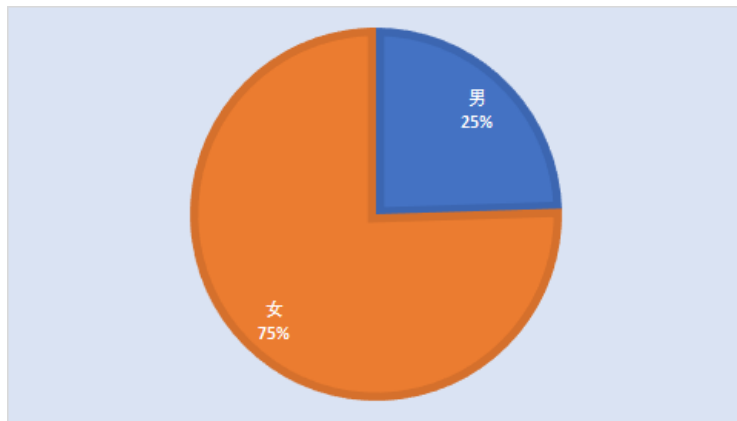


图 4 乘务员男女比例

五、 民族分布

据不完全统计，中国大陆籍乘务员中汉族人占 95.23%，占比与 2018 年底相比下降 0.12 个百分点，换言之，少数民族乘务员比例略有上升。少数民族中依旧是满族、回族、蒙古族人数占据三甲，比重

分别为 1.35%、1.25%和 0.51%。

外国籍乘务员的民族特征显示：30%的外籍乘务员为汉族人，其中泰国籍乘务员中 63.77%为汉族人，这或许与泰国是中国人移民最多的国家有关系；俄罗斯籍乘务员中汉族人占 47.06%，日本籍乘务员中汉族人数占比为 24.83%，韩国籍乘务员中汉族人占比为 13.24%。

六、 户籍分布

中国籍乘务员以山东省、四川省、辽宁省、江苏省和黑龙江省人数占据前五位，分别占乘务员总人数的 10.86%、9.02%、7.40%、6.19%和 5.81%。

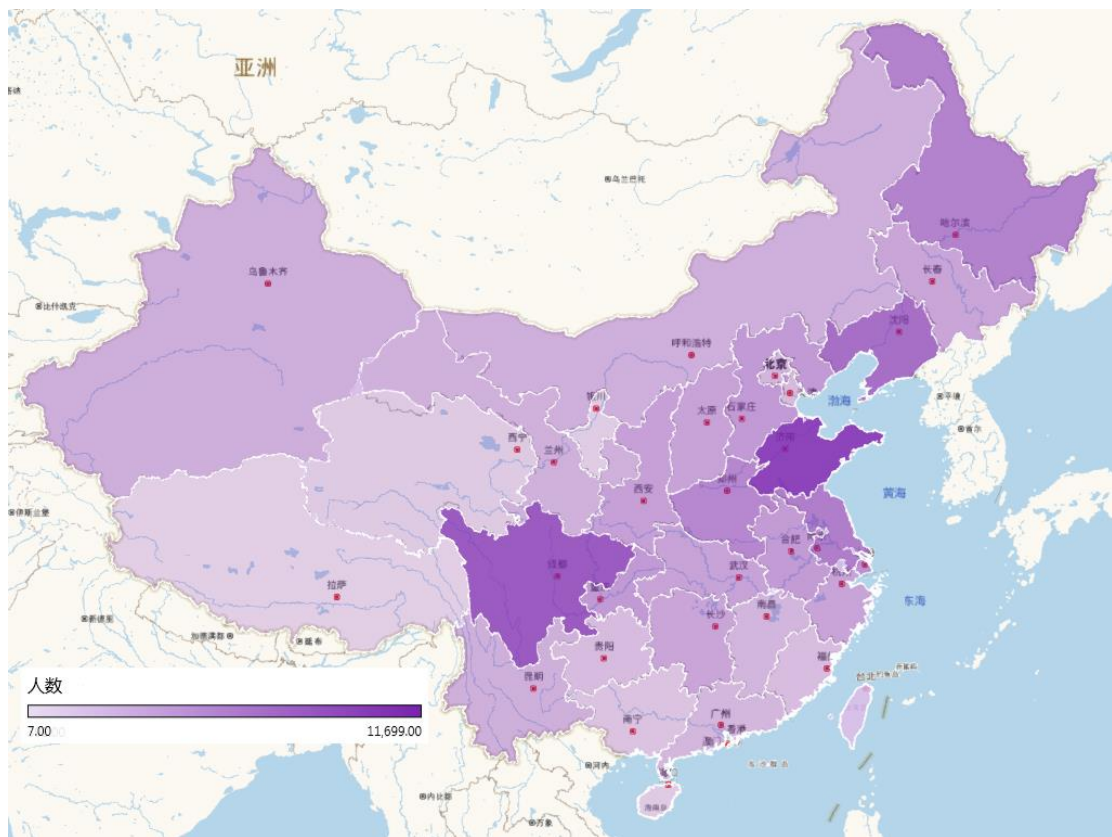


图 6.1 中国籍乘务员户籍构成

从数量上看，各省户籍人口基数的多少是影响乘务员户籍人口分布的重要因素，基于此，进一步结合各省户籍人口基数分析，结果显

示：上海市户籍人口选择空乘职业的比例在全国各省市自治区中遥遥领先，辽宁省、黑龙江省乘务员人数占各省户籍人口的比例也处于前列，北京市和天津市紧随其后。然而，乘务员人数占据前二的山东省和四川省，其乘务员从业人口占该省总人口比例勉强进入前十排名，可见这两个省主要是因为人口基数原因成为乘务员队伍的大后方。各省乘务员占省人口比重排序见图 6.2。



图 6.2 各省乘务员占总人口比重排序

七、 疲劳系数

《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》对飞行乘务员工作时长有严格的规定要求。实际执行中，考虑到乘务员健康因素，同时也为保证客舱服务水平，局方要求各公司乘务员人均工作时长不超过 850 小时/年，个人最高不超过 1100 小时/年。根据 FSOP 系统记录，测算 2019 年各大航空公司乘务员的疲劳系数，并与 2018 年进行对比，具体情况见图 7。

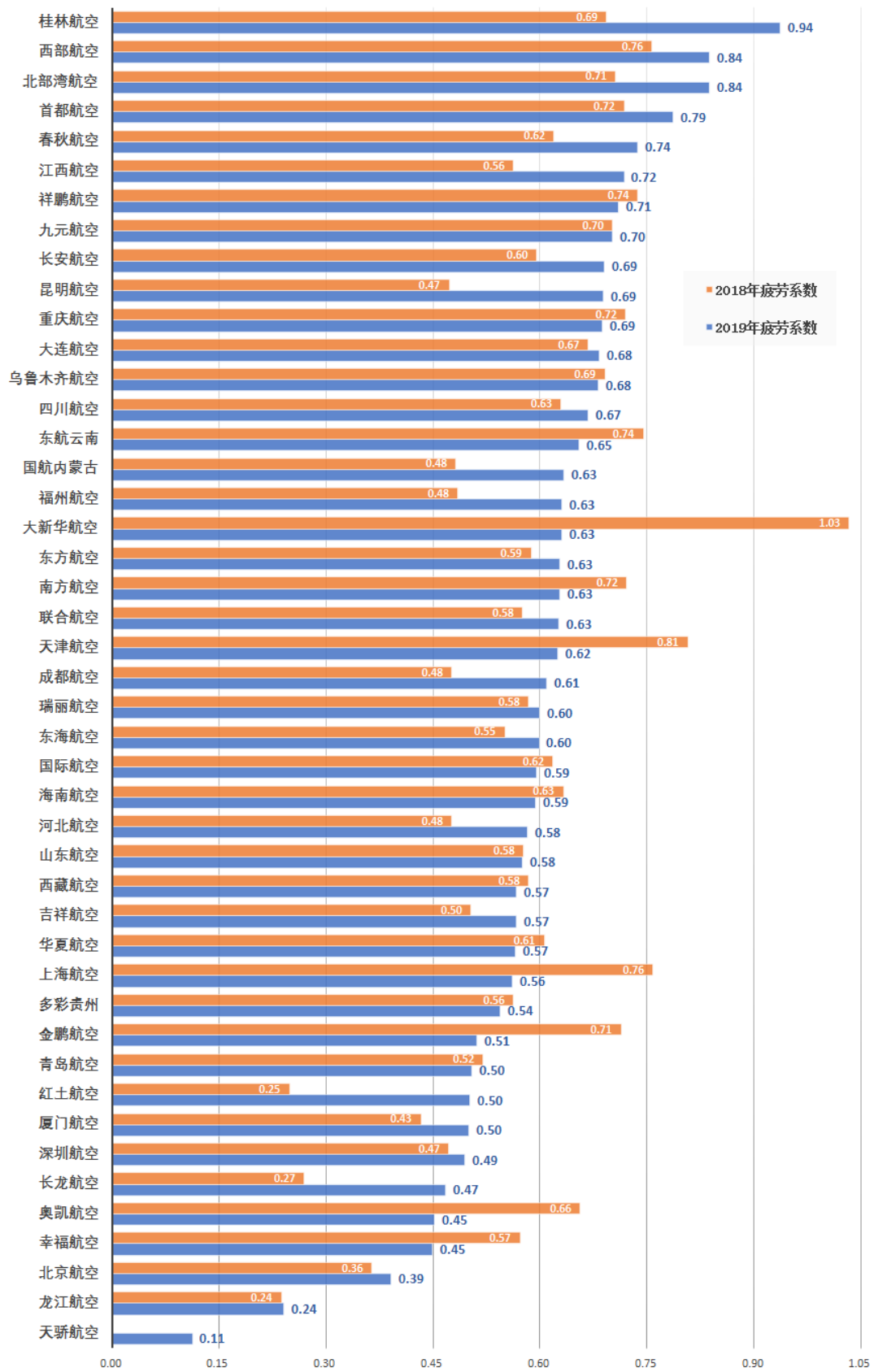


图 7 各航空公司乘务员疲劳系数排序对比