

航协资讯

(第 58 期)

中国航空运输协会

2017 年 2 月 6 日

会员航空公司飞行乘务员基本情况调研报告

2016 年下半年中国航空运输协会飞行乘务员委员会向会员航空公司调研飞行乘务员人数、学历情况、平均年龄、停飞年龄、技术资格分级、小时费标准六方面情况。共收集 50168 名飞行乘务员的相关信息，占民航飞行乘务员总数 64%。

一、调研相关数字统计

(一) 飞行乘务员总人数和性别比例

在 50168 名乘务人员中，男性 9570 名，女性 40598 名，男性比例为 19.08%。其中传统航空公司乘务员总人数 37870 名，男性比例为 17.6%；低成本航空公司男性比例最高达 54%。

(二) 学历情况

硕士 166 名，占 0.33%；本科 17863 名，占 35.61%；大专 28457 名，占 56.72%；中专 2338 名，占 4.66%；其他 1344 名，占 2.68%。

(三) 平均年龄

据收集到年龄情况的 48963 名飞行乘务员统计，平均年龄为 26.49 岁。

(四) 停飞年龄

根据其中 5 家航空公司提供的数据，原则上执行劳动法规定的退休年龄，只有一家公司飞行乘务员到达退休年龄后根据公司人力资源需求情况和本人意愿续聘至 60 周岁。

(五) 技术资格分级

根据 7 家公司提供的信息，技术资格分级各公司有差异，最多分为 7 级，最少分为 4 级，传统公司技术资格分级为 5 至 6 级。

(六) 飞行小时费

飞行小时费差异较大，飞机客舱内乘务工作主要负责人的飞行小时费相差 15%，区域负责人相差 14%，头等舱乘务员相差不大，普通舱乘务员差别最高为 55%，乘务学员差别最高为 57%。

二、调研分析

(一) 目前男性和女性飞行乘务员总体比例比较合理。建议根据航空公司机型、航班目的地和旅客构成等方面的差异，如果男性乘务员比例能提高到 20%，将更加有利于人力资源调配和航班运行保障。

(二) 人员学历资质构成能够胜任岗位需求。下一步，建议重点培养乘务管理者，可适当多招收热爱民航事业和乘务工作的高学历人才，尤其是具有良好的工作态度和较强语言沟通能力者，

以适应高速发展的航空服务运输的需要。

（三）飞行乘务员平均年龄 26.49 岁，目前航空运输企业正值高速发展时期，人员需求量大，但人员总体年龄偏低、历练较少、经验不够丰富。航空公司应根据发展情况更加合理匹配不同年龄段乘务员比例。从调研情况看，年龄结构较合理的是东航，平均 35.6 岁，这个年龄段正是具有一定经验、年富力强时期。东航客舱部大胆创新乘务人才退休返聘机制，既保留了骨干力量，又有利于对新人的传帮带。

（四）从停飞年龄数据分析，飞行乘务员这项工作已经从追求年轻美丽发展成为成熟型和职业型，符合我国国情，符合劳动法。目前飞行乘务员队伍扩张太快、建议今后可根据我国延迟退休制度的实施，适当放宽停飞年龄。

（五）技术资格分级各公司不统一、差异大，但均符合政府要求。建议技术资格分级过多和过少的公司应向更加符合实际工作需要和有利于人力资源培养方向发展，今后应将统一全民航乘务员分级作为发展方向。

（六）飞行小时费，最高的客舱主要负责人每小时 138 元，最低的乘务飞行学员每小时 20 元，传统航空公司略高于其他公司。建议应充分考虑到飞行乘务员工作的特殊性，适当增加飞行小时价值。

送：民航局，各理事会成员，各会员单位。

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-85632289
