一 个 阶 层 的 声 音

经理日报

THE MANAGER'S DAILY

2012 年 5 月 11 日 星期五
今日 12 版
壬辰年 四月二十一
第 122 期 总第 7240 期
责编:方文煜 版式:黄健 校对:梅健秋

国内外公开发行(原《厂长经理日报》)
国内统一刊号:CN51—0098 邮发代号:61—85
网址:WWW.JLRB.NET.CN
电子邮箱:CJB490@SINA.COM
新闻热线:(028) 87369123 传真:(028)87346406

★改革开放 30 多年，中国交通运输取得空前的发展。

★高铁世界第一，汽车制造世界第一，代表世界先进技术的磁悬浮列车第一个运用于商业。

★中国速度，用 30 年时间跑完欧美 100 年的路程。

★中国进入了一个黄金时代，或者是说一个飞速发展的时代。

[相关策划详见 A2、A3、A4 版]

(图据中国网络电视台博客)

中国航空:展翼！高飞!!

开放，是加快民航发展的必由之路。新中国民航五十五年的发展历程证明：发展是硬道理。不断深化改革，扩大

中国航空跻身世界大国

◆**建国前中国民航飞机概况**

建国前，我国民航业在北洋军阀政府和之后的南京国民政府的推动下有了一定发展，截止到抗日战争前(即 1937 年 6 月)，我国境内先后有过 4 个航空运输机构，合计约有 15000 公里国内航线以及一条通往河内的国际航线。1936 年“中航”和“欧亚”的客运量达到了 28000 人次，货运量 250 吨和邮件运量 118 吨。相比 1931 年，客货运量均有了大幅增长。

在抗日战争期间，随着国际形势的变化和战争局势的推移，中国民航经历了一段曲折的历史。其转折点就是 1941 年 12 月 7 日爆发的太平洋事变。事变前，中国民航运输事业在挣扎中求生存，业务日益衰落，“欧亚”已濒临绝境；而事变后，“中航”在驼峰空运中得到了发展的机会，并逐渐壮大了自己的力量。在这一时期，除老机型外，我国还引入了美制 DC-3、C-46、C-47 等新机型。

抗日战争结束后，“央航”和“中航”获得了一定的喘息之机。抗战后期改组的“央航”公司因缺乏运力，要开展航空运输已是困难重重，实际可供使用的飞机只剩下两架。1945 年 11 月，“央航” 通过向银行贷款等措施，买下了美军在印度的一批剩余物资，包括 C-45 型和 C-47 型运输飞机 8 架，再加上后来购买的 CV-240(即“空中行宫”)飞机，到 1949 年 10 月，央航已拥有 42 架运输飞机，运力已与“中航”旗鼓相当。

1949 年以前，我国大陆用于航空运输的主要航线机场仅有 36 个，包括上海龙华、南京大校场、重庆珊瑚坝、重庆九龙坡等机场，大都设备简陋。

◆**建国后中国民航飞机概况**

1949 年 11 月 9 日，在中国共产党的策动下，原国民党政府所属中国航空公司和中央航空公司 2000 多名员工在香港通电起义(史称“两航起义”)，12 架两航飞机当日冒险飞回祖国大陆怀抱。这 12 架飞机，加上后来由两航员工修复的国民党遗留在大陆的 17 架小飞机，构成了新中国民航初期的机队主体。在这 12 架飞机中，包括由美国唐纳德·W·道格拉斯设计的 DC-3 螺旋桨飞机和之前提到的美国康维尔公司出品的“空中行宫”(CV-204)，这架两航起义的唯一主机在 1950 年被命名为“北京号”，毛泽东主席亲自为该机题写了“北京”二字。

上世纪 50 年代，我国向苏联陆续购买了伊尔 -14 飞机，承担专机和国内客运、货运任务。1959 年，民航局又向苏联购买了伊尔 -18 飞机，标志着我国民航从使用活塞式螺旋桨飞机开始过渡到使用涡轮螺旋桨飞机。与此同时，一批有志于发展祖国航空工业的人们，也在为改变我国基本上依靠购买外国飞机来建设空军和民航事业的状况而不断努力拼搏。1957 年 12 月，我国自主研发并制造的运(Y)-5，又名“丰收”-2 首飞成功。

1963 年，我国民航从英国订购的“子爵号”飞机到货，并加入航班飞行，改变了以往主要使用苏制飞机的状况。1971 年，从苏联订购的伊尔 -62 和安 -24 飞机也先后投入使用。1972-1973 年，我国又从英国引进了三叉戟飞机。至此，中国民航各型运输飞机总数达到 117 架，能够较好地贯彻“内外结合、远近兼顾”的经营方针。80 年代，我国民航还先后引进了英国生产的肖特 -360 飞机，空客产的 A310 飞机，苏联产的图 -154 飞机，等等。

1972 年 2 月 21 日，美国总统理查德·尼克松乘坐空军一号——B707 飞机访问我国，标志着我国民航“波音时代”的到来。同年，我国民航就订购了 10 架 B707 客机。截至 2007 年，在我国运营的近 1200 架民用飞机中，有多一半是波音公司生产的飞机，其中使用量最大的是 B737 系列飞机。1980 年，中国民航局又购买了波音 747SP 型宽体客机，标志着我国飞机使用已部分达到了国际先进水平。1983 年后，我国又通过贷款、国际租赁和自筹资金相结合的方式，购买了一批波音和麦道多种型号的先进水平，包括波音 747、757、767、777 等飞机。

20 世纪 60 年代中期，欧洲几家航空公司对新型宽体客机的需求促成了空中客车公司(Airbus S.A.S.，简称“空客”)及其 A300 客机的诞生。空客从 1985 年起进入我国，1995 年年底，民航共有 29 架空客飞机，占飞机总数的 7%；到 2007 年年底，我国空客飞机拥有数已攀升到了 390 架，占总数的 33%。空客公司宣称，该公司在中国的下一个目标，就是到 2012 年，赢得 50%的民机市场份额。从机型上讲，我国基本上拥有空客各系列机型，包括 A300 系列、310 系列、320 系列、330 系列、340 系列和新机型 A380。

图据亚心网

图据民航资料库

在运(Y)-5 的基础上，我国又先后研发了运(Y)-8、运(Y)-10、运(Y)-11、运(Y)-12 等飞机。1998 年 5 月，Y7-200A 适航试验型飞机取得了我国适航当局颁发的型号合格证，这标志着国产飞机的发展迈上了一个新的台阶。1999 年 1 月，西安飞机工业公司提出创建以提高产品制造质量、提高飞机舒适性为主要内容的国产新一代支线飞机的“精品工程”，经过改进改型，新机被正式命名为“新舟”60(MA-60)。1999 年 9 月，“新舟”60 开始在长安航空公司投入使用。

四大阶段 化羽成蝶

◆**第一阶段(1949 年 -1978 年)：**

1949 年 11 月 2 日，中共中央政治局会议决定，在人民革命军事委员会下设民用航空局，受空军领导。11 月 9 日，中国航空公司、中央航空公司总经理刘敬宜、陈卓林率两公司在香港员工光荣起义，并率领 12 架飞机回到北京、天津，为新中国民航建设提供了一定的物质和技术力量。1950 年，新中国民航初创时，仅有 30 多架小型飞机，年旅客运输量仅 1 万人，运输总周转量仅 157 万吨公里。

1958 年 2 月 27 日，国务院通知：中国民用航空局自本日起划归交通部领导。1958 年 3 月 19 日，国务院通知：全国人大常委会第 95 次会议批准国务院将中国民用航空局改为交通部的部属局。

1960 年 11 月 17 日，经国务院编制委员会讨论原则通过，决定中国民用航空局改称“交通部民用航空总局”。为部属一级管理全国民用航空事业的综合性总局，负责经营管理运输航空和专业航空，直接领导地区民用航空管理局的工作。

1962 年 4 月 13 日，第二届全国人民代表大会常务委员会第五十三次会议决定民航局名称改为“中国民用航空总局”。

1962 年 4 月 15 日，中央决定将民用航空总局由交通部属改为国务院直属局，其业务工作、党政工作、干部人事工作等均直归空军负责管理。这一时期，民航由于领导体制几经改变，航空运输发展受政治、经济影响较大，1978 年，航空旅客运输量仅为 231 万人，运输总周转量 3 亿吨公里。

◆**第二阶段(1978 年 -1987 年)：**

1978 年 10 月 9 日，邓小平同志指示民航要用经济观点管理。1980 年 2 月 14 日，邓小平同志指出：“民航一定要企业化”。同年 3 月 5 日，中国政府决定民航脱离军队建制，把中国民航局从隶属于空军改为国务院直属机构，实行企业化管理。这期间中国民航局是政企合一，既是主管民航事务的政府部门，又是以“中国民航(CAAC)”名义直接经营航空运输、通用航空业务的全国性企业。下设北京、上海、广州、成都、兰州(后迁至西安)、沈阳 6 个地区管理局。1980 年全民航只有 140 架运输飞机，且多数是 20 世纪 50 年代或 40 年代生产制造的苏式伊尔 14、里二型飞机，载客量仅 20 多人或 40 人，载客量 100 人以上的中大型飞机只有 17 架；机场只有 79 个。1980 年，我国民航全年旅客运输量仅 343 万人；全年运输总周转量 429 亿吨公里，居新加坡、印度、菲律宾、印尼等国之后，列世界民航第 35 位。

[下转 A2 版]