



## 第二章

# 中国民航发展史



### 【本章导读】

中国民航的发展历程是一部波澜壮阔、从无到有、从弱到强的壮丽史诗。它见证了国家的沧桑巨变，承载了民族的飞天梦想，是推动经济社会发展的重要力量。本章将沿着历史的脉络，依次介绍中国民航从清末民初的奠基，到国民政府时期的初步发展，再到新中国成立后尤其是改革开放以来的飞跃式进步，直至迈向现代民航强国的辉煌历程。通过这一旅程，我们将深刻理解中国民航如何在挑战与机遇中不断成长，展望未来，共绘蓝天新篇章。



### 【学习目标】

- 了解中国民航的起步和发展历程，包括旧中国时期的民航发展、计划经济时期、改革开放时期的重要事件和成就；
- 分析中国民航在不同历史阶段的特点和影响；
- 掌握民航事业的发展对国家和社会的影响；
- 认识中国民航在国内外的地位；
- 了解中国民航如何从小到大逐渐发展起来，经历了哪些阶段，以及现在的世界地位；
- 了解重大历史事件和时间点；
- 掌握重大历史事件对中国民航发展的意义。

## 第一节 中国近代民航发展历程

中国近代航空发展始于清朝末年。1840年鸦片战争之后，国门打开，大量西方学说涌入闭关自守的中国，现代航空知识也随之传入，国内出现了许多介绍氢气球、飞艇和飞机的文章及图片。一些有识之士开始摸索中国自己的航空发展之路。

## 一、清朝政府时期

1904年，两架法国“高德隆”式小飞机在北京南苑庑殿毅军校阅场进行了飞行表演，这是作为近现代科技象征的飞机首次在中国大地上起降。此时，距莱特兄弟制造的第一架飞机试飞成功还不到一年的时间。

1905年，湖广总督张之洞从日本购进“山田”式气球，这种气球直径约3米，高10余米，充以氢气，下挂吊篮可载人，以地面绞盘人工旋转收放，使用旗语或电话与地面联络，可以作为军事侦察用途。正式的“气球队”在1908年2月于湖北陆军第八镇成立，在成军仪式上，张之洞检阅了气球的试放，这是中国境内第一次有飞行器升空的正式记录，也预示着中国真正进入了“空军”时代。

1907—1910年，清朝政府着手筹办航空事业，将北京南郊南苑皇家狩猎场改建为南苑机场，当时的南苑大门如图2-1所示。在此期间，清朝政府修建了厂棚，并开办了飞机修造厂以研制飞机，利用毅军操场修建简易飞机跑道，供从法国购进的一架“苏姆”式飞机起降。自此，南苑机场成为中国第一个航空机场，中国航空事业的篇章由此开启。



图 2-1 清末时期作为皇家狩猎场的南苑大门

1908年5月，中国第一位飞机设计师、制造者和飞行家冯如(见图2-2)，在美国奥克兰一间面积仅为7.4平方米的房屋内办起了中国人的第一家飞机制造公司——广东制造机器公司。1909年9月，冯如完成了中国人自己设计并制造的第一架飞机——“冯如1号”，并于同年9月21日试飞成功。1910年7月，冯如又制造了一架性能更好的飞机——“冯如2号”(见图2-3)，并于1911年1月在奥克兰艾劳赫斯特广场公开试飞。

1911年2月，冯如拒绝多家外国公司的重金聘请，带着助手及两架自制飞机回到中国。抵达广州后，清朝政府为其在广州东郊燕塘地区划定飞机制造和飞行场地。辛亥革命



图 2-2 中国航空之父——冯如

后，冯如在广州燕塘建立广东飞行器公司，这是继南苑飞机修造厂之后中国第二家飞机制造公司。1912年3月，冯如在燕塘制造出中国本土的第一架飞机，如图2-4所示。同年8月25日该架飞机进行了公开飞行表演，掀起了中国航空工业史的第一页。

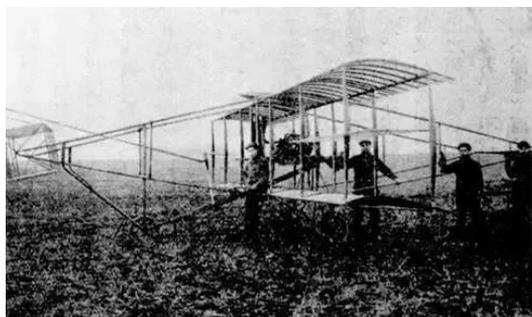


图 2-3 冯如及助手与“冯如2号”飞机合影

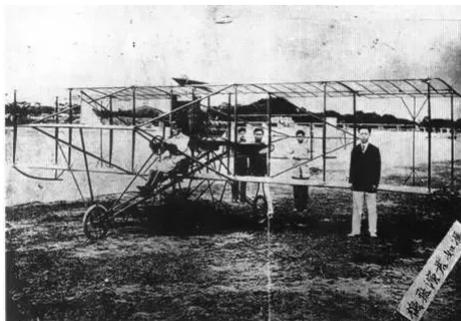


图 2-4 冯如和他制造的飞机在燕塘机场

## 二、北洋政府时期

1913年3月，北洋政府决定在北京南苑万字地营盘设立随营飞行教练班和飞机修理厂，订购12架法国高德隆双翼教练机，聘请4名法国教练，如图2-5所示。同时，北洋政府在营盘西南隅修建一所航空学校——南苑航校，包括校舍、机棚、油库、弹药库等设施，如图2-6所示。

南苑航校是中国历史上第一所航空学校，也是亚洲第一所国立航空学校，首任校长是留法飞行家秦国镛，如图2-7所示。他在1911年学成归国，带回一架50马力高德隆单座教练机，并在北京南苑庑殿毅军操场上空进行飞行表演，成为中国本土驾驶飞机飞上蓝天的第一人。1913年9月，南苑航校正式开学，面向陆、海军事机关和作战部队招收第一期学员。第二次直奉战争后，北洋政府覆灭，航校停办，南苑航校共存在了15年，累计招生四期，培养飞行员158名。

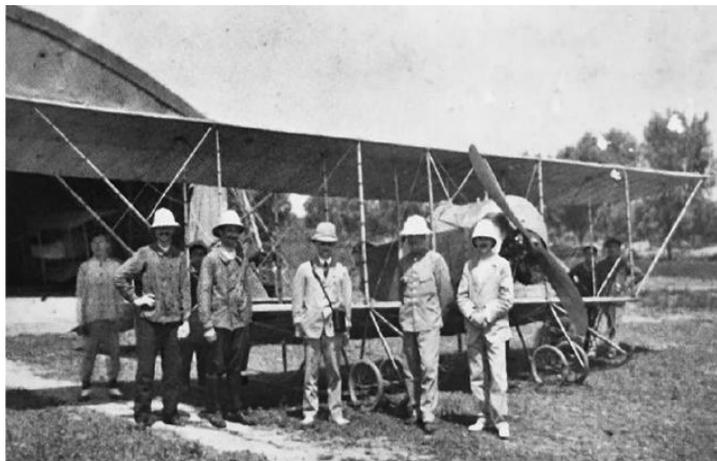


图 2-5 法国飞行教练和机械师与一架高德隆 G3 飞机在南苑机场合影



左上图与左下图：南苑航校  
右图：航校教官与教练机合影

图 2-6 南苑航校旧照

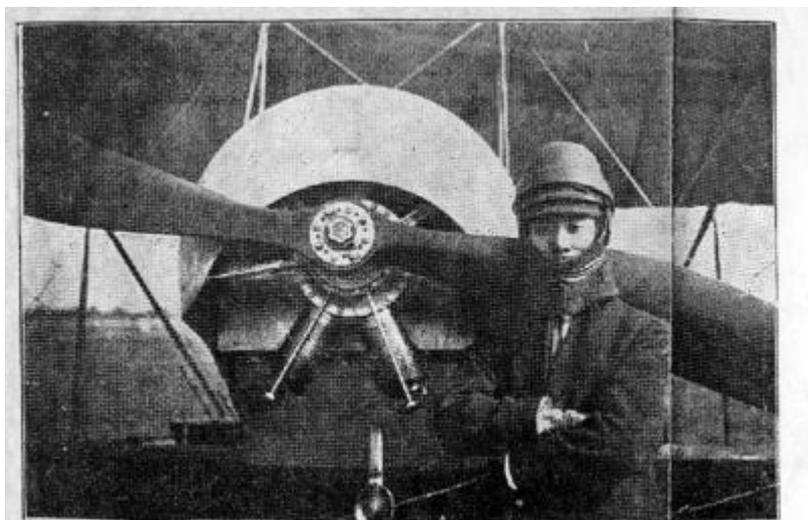


图 2-7 秦国镛在高德隆教练机前留影

从此，中国有了自己培养航空人才的基地，南苑也成为我国最早集机队、机场、航校、修理厂于一体的航空基地。中国飞行器发展在初期时并不落后于世界，但受制于当时国内政局动荡，最终在航空从“制造作坊”向“大型工业”发展时，被西方国家远远抛在了后面。

1918年，北洋政府交通部成立了筹办航空事宜处，这是中国最早的民用航空管理机构，翌年从英国购买了6架由轰炸机改装的24座亨德利·佩治商用飞机和2架阿弗罗-504K教练机，以及一批补充零备件和修理机械，并聘请英国飞行员和机械工程师各2名，筹办京津、京沪、京汉和张家口至乌兰巴托的民用航线。1928年8月，筹办航空事宜处被撤销。

1919年，北洋政府陆军部从英国购买了100架飞机，包括40架由双发动机维梅型轰炸机改装的客机和60架单发动机阿弗罗-504K教练机，如图2-8所示。在陆军部的支持和建议下，北洋政府设立航空事务处，负责全国军民航空事务，1921年升级为航空署。1920



年2月，南苑航校划归航空事务处领导，改称航空教练所，其修理厂也改称为航空工厂。

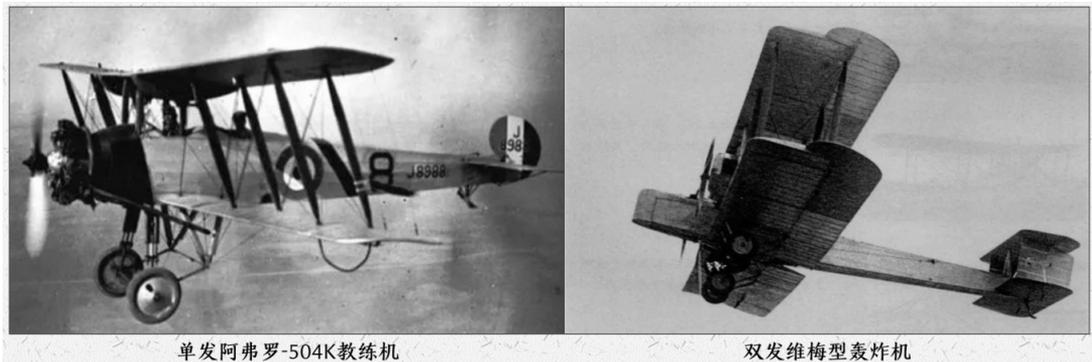


图 2-8 1919 年北洋政府购买的飞机

1920 年 4 月 24 日，北洋政府使用亨德利·佩治飞机进行首条民用航线南苑至天津段试航。由英国籍飞行员麦肯锡上尉驾驶从北京起飞，成功开辟了第一条民用航线——京沪航线京津段。1920 年 5 月 7 日该航线正式运行，搭载英国驻华公使、交通部代表等乘客 15 人以及部分邮件、报刊，由南苑起飞，历时 1 小时安全抵达天津赛马场。这次由北京到天津的往返飞行，尽管只是邮局委托飞机试带邮件，却开创了国民航和航空邮件的首航，中国民用航空发展的序幕由此揭开。北京一天津航段首航照片如图 2-9 所示。



图 2-9 北京一天津航段首航照片

1921 年 7 月 1 日，北洋政府开设北京至济南航线，并开展了航空邮政业务。因时局多变，航班不能按时运行，于同年 10 月停航。1921 年 8 月 11 日，北洋政府开设北京南苑至北戴河夏季旅游航线以及长城游览飞行线，航线运行 3 年，1924 年停航。这一时期，由于时局混乱加上人力与物力的限制，开设的航线多半虎头蛇尾，无力维持。

### 三、国民政府时期

#### 1. 沪蓉航空线管理处的成立与运营

1927 年，国民政府于南京成立，全国形势稳定后，航空业迎来突飞猛进的发展。1928

年6月，航空筹备委员会成立，策划筹办民用航空事宜。1929年5月18日，沪蓉航空线管理处南京成立，隶属国民政府交通部航政司，是国民政府筹建的第一家航空公司。公司运营6架美制的史汀生“底特律人(Detroit)”SM-1F型单发6座单翼飞机，如图2-10所示。



图2-10 沪蓉航线管理处的SM-1F型飞机

公司计划从上海出发，以成都为目的，开设上海—南京—汉口—宜昌—重庆—成都航线，构建连接长江沿岸各大城市的空中航线，并以上海、南京、汉口为基地，修建机场、机棚、维修站等设施。1928年7月8日，首段上海—南京航线首航成功，开始邮件运输服务，如图2-11所示；8月26日，上海—宁波航线开始客运服务；10月11日，上海—南京—汉口实现首航。至1930年8月并入中国航空公司为止，沪蓉航线累计飞行15万千米，输送旅客逾1200人次，邮件20千克。



图2-11 首航的“沪蓉1号”SM-1F型飞机

## 2. 中国航空公司的成立与运营

1929年5月，隶属国民政府铁道部的第一家中美合资航空公司——中国航空公司在南京成立，美方占60%的股份，中方占40%的股份。10月21日中国航空公司开辟了上海—汉口航线。航线开航一个星期之后，10月28日，美国寇蒂斯·莱特公司的子公司航空开发有限公司将《中美航空邮务合同》中规定给美方的权益转让给美商经营的中国飞运公司。这种无视中国主权的做法引起中国各界人士特别是航空界和邮务部门人士的极大愤慨，强烈要求取消中国航空公司，废除与美国人签订的合同。1930年元旦，上海邮政工会组织了示威大罢工，强烈抗议外国航空公司擅自承揽运送邮件及不受任何空中交通管制等

侵犯中国主权的行径，各地邮政工人纷纷响应。迫于形势，中国航空公司仅仅营运 9 个月，就在一片抗议声中关闭了。中国航空公司共载运旅客 211 人次、邮件 3.56 吨。1930 年 7 月，国民政府交通部与美方重新签订合同，将中国飞运公司、原中国航空公司和沪蓉航空线管理处合并，成立新的中国航空公司(简称“中航”)，总部位于上海。这次依据中国法律组成股份有限公司，国民政府交通部占股 55%，包括飞机制造商史汀生公司在内的美国投资人占股 45%。

中航成立之初，以上海为枢纽，开通沪蓉、沪粤和京平(南京—北平)三条国内航线。由于得到了国民政府的大力支持，中航在技术设施和业务经营上都处于领先地位。比如，获得了国民政府交通部特准的航空邮件专营权；开设的航线都在长江流域和东部沿海经济文化较发达地区，旅客往来频繁，如图 2-12 所示；多次担负特殊航班和专机的飞行任务。



图 2-12 1930 年代中国航空公司机场画面

1933 年，泛美航空收购了美国投资人手中的中航股份，为中航注入资金，提供先进的管理经验，中航迎来了重要发展时期，陆续开通了多条航线。将沪蓉航线延伸到了贵阳和昆明，将沪粤航线延伸到了香港地区，并在香港地区与英国海外航空和美国泛美航空的洲际航线实现了连接。1933 年 11 月，三条航线全部开通，并在全国各大城市开设了办事处和营业处。

- ① 沪蓉线：上海—南京—九江—汉口—宜昌—万县—重庆—成都
- ② 沪粤线：上海—温州—福州—厦门—汕头—广州
- ③ 沪平线：上海—南京—徐州—济南—天津—北平

至 1936 年年底，中航共拥有各机型飞机 15 架和 24 名飞行员。1930—1936 年，中航旅客、邮件、货物的运输量如表 2-1 所示。

直到全面抗战前夕，中航开辟了以上海为中心的沪蜀、沪平、沪粤、渝昆四条主要航线，航线布局弥补了铁路和公路的不足，不仅经济价值巨大，而且把边远地区紧密联系起来，促进政治统一和民族团结，具有重大政治意义。机库、航站等硬件设施初具规模，通信导航、气象观测等工作也逐渐开展。中航在技术设施和业务经营等方面，与同时期国内开办的其他航空公司相比，均处于领先地位。中航的发展也成为这一时期中国民用航空的一个缩影。就在中航打算大跨步发展时，“七七事变”的爆发使其一度停航。

表 2-1 1930—1936 年中航旅客、邮件和货物运输量统计表

年 份	旅客/人次	邮件/吨	货物/吨
1930	2654	17.86	—
1931	2784	43.71	—
1932	2699	48.95	—
1933	4215	57.58	—
1934	6729	70.26	12.79
1935	14812	73.80	42.09
1936	20198	120.29	48.85

### 3. 欧亚航空公司的成立与运营

1931年2月，国民政府交通部与德国汉莎航空公司合作，在上海成立了欧亚航空公司。其中，中方持有2/3的股份，德方持有1/3的股份。这是我国第一家国际性航空公司，业务以专运经过苏联的欧亚航空邮件及兼载经过苏联的航空货物和乘客为主。欧亚航空公司当时规划了三条从上海经苏联去欧洲的航线。

- ① 沪满线：上海—南京—济南—天津—北平—林西(今蒙古国境内)—满洲里—苏联；
- ② 沪蒙线：上海—南京—济南—天津—北平—库伦(乌兰巴托)—苏联；
- ③ 沪新线：上海—南京—洛阳—西安—兰州—肃州—哈密—迪化(乌鲁木齐)—塔城—苏联。

这三条航线中，沪满线以沿途经济、交通较为发达，经营成本较低，人口密集，客货运量较大而成为首选。1931年5月31日，经过两次试航后，欧亚航空公司开通了沪满线，并计划在满洲里与苏联进行联运，运送国际邮件。该航线林西—满洲里段要经过蒙古国上空，由于涉及国际政治因素，遭到蒙古国当局拒绝。至此，开辟沪满、沪蒙两条航线的计划均告失败。同年12月，欧亚航空公司完成了上海—迪化的试飞，这是其他省份与新疆之间的首次通航，开启了新疆民航事业的新时代。

1932年春，国民政府决定采取渐进程序，经营由上海经陕甘至新疆的沪新航线。随后国民政府在包头、洛阳、西安、兰州、肃州等地大力整修机场，建设机库、油库、无线电台、气象观测点、办公楼、生活区等航空设施，并在新疆修建哈密、迪化、塔城、和田等简易机场，使新疆有了第一批机场。4月1日，欧亚航空公司开通上海—南京—洛阳—西安航线，5月18日航线延伸至兰州，11月13日航线延伸至肃州、哈密，12月试航至塔城。由于受到新疆动乱影响，直到1933年6月沪新航线才全线开通。沪新航线极大改善了新疆落后的交通运输状况。1934年以后，欧亚航空公司陆续开辟了几条国内航线：1934年5月开通平粤线(北平—太原—洛阳—汉口—长沙—广州)，6月航线延伸至香港；1935年9月开通西安至成都航段，翌年4月延伸至昆明。1930年代，欧亚航空公司飞机、接驳车和行李标签，如图2-13所示。

根据历史数据记载，1931—1937年，欧亚航空公司职员人数和飞机数分别从77人和4架增加到176人和14架；公司客运量和货运量从941人和4151千克增加到11600人和189079千克；定期航线从1条增加到6条；7年之间，欧亚航空公司已经初具规模，发展成为一家具有稳定的飞行员队伍和机队的公司。



图 2-13 1930 年代欧亚航空公司飞机、接驳车和行李标签

## 四、抗日战争时期

刚刚起步的中国航空运输事业，在 1937 年抗日战争全面爆发之后，面临着战火的威胁。但是航空从业人员坚持开展业务、努力经营，使航空运输在战争期间既为抗战出力，又取得了行业发展。

1938 年春，中航将基地先迁往武汉，再迁往重庆，恢复营运。原有航线因领土被占而停运，中航重新构建航线网络，开辟了重庆—汉口、重庆—泸州、重庆—贵阳—昆明、重庆—桂林—香港等国内航线。其中渝港线最重要，为政府人员和紧急货物运输提供了当时最快捷的交通方式，并在香港与泛美航空公司和英国帝国航空公司联运，可以较快地到达欧美国家。1939 年中航开辟了二条国际航线，同年 3 月，重庆—昆明—河内航线开航；同年 10 月，重庆—昆明—腊戍—仰光航线正式开通。1941 年 12 月 8 日香港陷落，多数中航飞机被炸毁，只抢救出 3 架飞机，以及一些人员和零备件。中航利用仅余飞机在 12 月 25 日恢复了重庆—腊戍、重庆—成都的旅客和邮件航班。1942 年 4 月，因日军攻占缅甸，滇北沦陷，滇缅路断绝，中英签订开辟重庆与加尔各答间航空线协定。同年 5 月，中美两国为了突破日军的封锁，合作开辟了著名的“驼峰航线”，西起印度阿萨姆邦，东至我国云南和四川省，航线全长达 800 公里，地势海拔均在 4500~5500 米，最高海拔达 7000 米，山峰起伏连绵，犹如骆驼的峰背，故而得名“驼峰航线”，如图 2-14 所示。中航凭借丰富经验，在开辟驼峰航线的过程中发挥了重要的作用，从 1942 年 5 月开通至 1945 年 11 月关闭期间，中航飞越驼峰 8 万架次，载运了 50000 吨武器弹药、医药及医疗器材、车辆、各种机器设备、军用被服等货物到中国，运出将近 25000 吨钨、锡等特种矿产品和战略原料货物。战争期间，中航投入 100 架运输机，损失 48 架飞机和 168 名飞行员，为中国抗战作出了重要贡献。

滇缅公路彻底切断后，中航凭借丰富的经验，在开辟驼峰航线的过程中发挥了重要的作用并坚持运营，从 1942 年 4 月到 1945 年 9 月，飞越驼峰 8 万次以上，载运了 50 000 吨武器弹药、医药及医疗器材、车辆、各种机器设备、军用被服等货物到中国，运出将近 25 000 吨钨、锡等特种矿产品和战略原料货物。抗日战争期间，中航共投入 100 架运输机，损失 48 架飞机和 168 名飞行员，为中国抗战作出了重要贡献。

1945 年 8 月抗战胜利后，中航将精力投入“还都复员运输”工作中，公司总部和飞行员基地也于 1946 年 5 月全部迁回上海，航线网络重新构建。得益于战争后盟军留下的大批飞机和航材，中航迅速发展成亚洲最大的航空公司，旅客周转量排名全球第八(IATA 记

载数据), 开辟了上海—旧金山、上海—马尼拉、上海—东京等国际航线, 并成功试航南洋。中国航空公司在鼎盛时期的国内及国际航线网络图如图 2-15 所示。此时的中航已经跻身于全球一流航空公司之列。

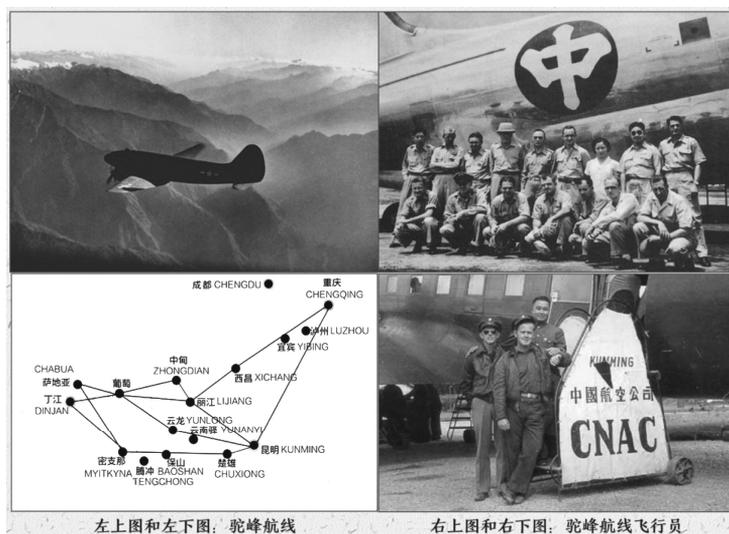


图 2-14 驼峰航线



图 2-15 中航鼎盛时期的机务在维修 DC-2 的引擎

1937 年 8 月, 欧亚航空公司将总部从上海迁往西安, 10 月又迁至昆明, 并将航务、机务基地设在香港。运营的航线虽在战争初期没有遭受太多影响, 但随着战火的蔓延, 上海—北平、郑州—西安等航线被迫停航。随后, 欧亚航空公司开辟了汉口—长沙—广州—香港、汉口—西安—兰州—银川、西安—成都—昆明等航线。汉口和广州沦陷后, 相关航线停航。之后, 欧亚航空公司又开通了重庆—桂林—香港、重庆—成都—兰州—肃州—哈密等航线, 为大后方的运输开辟了多条航线, 主要是与中苏航空相接驳的新疆航线。由于第二次世界大战爆发后中德两国属于不同阵营, 1941 年 7 月中国与德国中断外交关系, 同年 8 月, 国民政府交通部接管了欧亚航空公司德方股份, 将其改为国营。1941 年 12 月 8

日香港陷落，和中航一样，欧亚航空公司的飞机也损失惨重，能够适航的飞机仅剩一架容克 JU-52 运输机，但仍全力坚持着每周一班的新疆航线。1943 年 3 月，国民政府交通部与航空委员会合作，欧亚航空公司正式改组为中央航空公司(简称“中航”)。因为没有像中航那样肩负驼峰空运的重任，中航无法通过租借法案获得新飞机，只能接收用老旧的轰炸机改装后的客机维持运营。抗日战争胜利后，中航仅剩 4 架破旧的轰炸机、2 条航线和 3 处航站。在国民政府的扶持下，中航购置了 8 架适航飞机 C-47，并从中航挖来大量技术骨干和飞行员，公司业务得以恢复并逐步发展。随后，中航积极参与战后“还都复员运输”工作，公司总部也迁回上海。中航后续又不断通过低价收购作为战争物资的飞机和航材，迅速成长为全国仅次于中航的第二大航空公司，航线和航点迅速扩张，还开辟了泰国等国际航线。中航飞机修理和运营画面，如图 2-16 所示。



图 2-16 中航飞机修理和运营画面

## 五、解放战争时期

由于“还都复员运输”工作量巨大，仅仅从 1945 年 8 月至 1946 年 10 月，中航就用 55 架飞机飞行了 3135 次，运输 2.8 万人、908 吨物资；中航运输 1.67 万人、1690 吨物资。也正是如此，将当时民用航空的问题暴露无遗。

① 管理混乱，纪律涣散，外行领导内行，专业技术人员得不到提拔，员工生活条件恶劣。

② 科技落后，没有能力自主研发飞机；公司飞机全部由国外进口，维修成本高；设备更新跟不上进度，外国淘汰的飞机，国内还在勉强使用。

③ 抗日战争结束后内战爆发，导致基础设施建设薄弱。国内机场大多是军用，航空公司只是借用，真正专门给民用航空使用的机场少之又少。机场非常简陋，跑道崎岖不平，机库紧张，安全降落设备不足。

④ 民航工作人员安全意识薄弱，欠缺排除隐患的能力；乘客缺乏紧急避险技能，也没有建立专业的救援队。

除此之外，解放战争影响了民航各项工作，中航、中航等民用航空公司飞机被国民政府频繁调往战区进行物资运输，民用航线运营受到影响，航空公司资金出现问题、国民政府经济逐渐崩溃，以及各种各样其他问题，都极大地增加了航空风险。在此期间中国民航业频繁出现空难事故。由于航空公司没有进行任何检测、维修和整改，继续执行飞行任务，所以在 1946 年 12 月 25 日，发生了震惊中外的“上海黑色圣诞之夜”空难事件。当

天傍晚时分，上海大雾弥漫，2架中航飞机和1架央航飞机先后坠毁于上海龙华机场和江湾机场附近，事故总共死伤81人。在同一座城市内，短短几个小时就发生了3起空难，这在中国民航史乃至世界民航史上也是绝无仅有的事情。

1947年1月，为了改变航空公司空难频现的困境，国民政府成立民用航空局，隶属交通部管理，负责全国的航空公司、空中交通管制和机场建设等业务。

至1948年12月，中航拥有60架飞机，运输总周转量在当时的国际民航运输协会各成员航空公司中名列第八位。央航在当时远东以及世界范围内也是规模较大的航空公司之一，拥有42架飞机。国民政府深知中航和央航掌握着当时中国民用航空的命脉，于是迫使中航总部迁往广州，运营基地迁往广州、香港和台湾地区，仅在上海留下少部分人员、物资和飞机；央航总部和维修基地搬迁至广州。

1949年10月广州解放，中航和央航总部迁往香港地区。港英当局以防务为由要求中航及央航尽快迁离香港地区，国民党当局要求中航及央航迅速迁往我国台湾地区。

## 第二节 新中国民航发展历程

纵观新中国民航发展历程，几代民航人前赴后继、薪火相传、拼搏奋斗、踔厉奋发，从新中国成立之初民航局初建、“八一开航”，到如今国产飞机C919翱翔蓝天，辉煌的中国民航史映射着灿烂的共和国成长史。

### 一、建国初创时期(1949—1957年)

1949年10月1日，中华人民共和国成立，中国民航发展进入新的历史阶段。同年11月2日，中共中央政治局做出决定，在人民革命军事委员会下设民用航空局，受空军司令部领导。从此，新中国民航正式诞生了。军委民航局局徽、袖章和证章等如图2-17所示。



图 2-17 军委民航局局徽、袖章和证章

1949年11月9日，迁至香港地区的中航和央航全体员工4000余人起义，中航总经理刘敬宜和央航总经理陈卓林率领12架飞机(中航10架，央航2架)陆续从香港启德机场顺利起飞，一架经汉口北上，另一架取道南昌到达天津，分别于当天下午安全抵达北京西郊机场和天津机场，这次伟大的爱国壮举被称为“两航起义”，如图2-18所示。之后中共中央宣布接受两航起义，并许可中航、央航分别以天津、广州为基地继续运营。

“两航起义”为新中国民航事业和航空工业的创建和发展提供了重要的人才和技术基础，是中国民航史上具有深远意义的重大事件，将永载于中国人民解放事业和中国民航史册。

新中国成立初期，中国民航只有10余架小飞机、几条短航线，机场小且设施简陋，



1950年3至6月，中国民航各地方组织机构已基本健全，军委民航局和各地民航办事处在组织机构、技术力量和物资准备上都已具备开辟航线的基本条件。遵照中央领导指示，军委民航局开始着手制订恢复国内航线航班的计划，并做了大量研究论证工作。7月，政务院批准同意军委民航局8月1日开航计划，首先开辟天津—汉口—广州和天津—汉口—重庆两条直达航线。根据飞机适航情况，军委民航局确定了首航的两架飞机：一架是“两航起义”中飞往北京的CV-240型XT-610号飞机，现被命名为“北京”号，由毛泽东主席亲题“北京”二字，担任开航领队机，执飞天津—汉口—广州航线；另一架是“两航起义”中的C-47型XT-139号飞机，执飞天津—汉口—重庆航线。

1950年8月1日，这一天是新中国民用航空正式开航的日子，称为“八一开航”。8点30分，由天津经北京、武汉飞往重庆的首航班机139号在天津机场起飞；10时30分，“北京”号飞机在欢呼声中从广州白云机场起飞，经停汉口，用时7小时40分钟抵达天津，如图2-20所示。当时，《人民日报》称之为“新中国民航建设事业的重要开端”。



执行“八一开航”任务的139号机组人员合影



“北京”号起飞前机长挥手致意



“北京”号机组人员合影



广州航空站工作人员庆祝“八一开航”场景

图 2-20 “八一开航”相关照片



开航当年，为尽快改变西南各省交通闭塞状况，又开辟了重庆—成都、重庆—昆明、重庆—贵阳、重庆—汉口四条支线航线。至 1950 年年底，新中国民航共开辟航线 12 条，包括 9 条国内航线和 3 条国际航线。随后，第一条航线因当时广州安全问题，仅飞了 1 次即停航广州；1951 年年初，第二条航线也停飞了天津—汉口段，改为重庆—汉口往返。

自 1951 年开始，中国民航开始进行通用航空作业，当时称为“专业飞行”。1986 年，国务院发布《关于通用航空管理的暂行规定》后，正式将“专业飞行”改为“通用航空”，与国际通行称谓保持一致。1951 年 5 月 22 日，应广州市政府的要求，民航局广州管理处派出一架 C-46 型飞机在广州市上空连续两天执行了 41 次防治蚊蝇危害的飞行任务，如图 2-21 所示。这次飞行标志着中国通用航空历史开启了崭新的篇章。1952 年，中国民航在天津建立了新中国第一支通用航空队伍——军委民航局航空农林队，该航空队拥有 10 架捷克制爱罗-45 型飞机，职工 60 余人。根据民航局与东北、内蒙古林业总局签订的协议，当年 4 月，军委民航局航空农林队首次派爱罗-45 型飞机在东北大兴安岭林区执行护林任务，如图 2-22 所示。在随后几年里，通用航空又拓展了航空摄影、探矿和防治农作物病虫害等项目，同时，运用航空放射性测量技术，在长江中下游流域和秦岭一带进行铀矿勘探，如图 2-23 所示。



图 2-21 民航飞机在广州上空执行灭蚊蝇作业

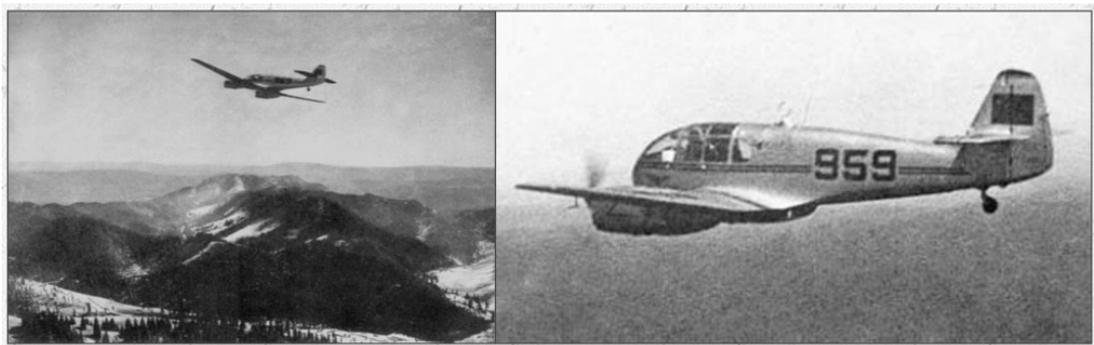


图 2-22 爱罗-45 型飞机在大兴安岭林区上空执行护林任务



图 2-23 通航飞机执行防治农作物病虫害任务

1952年7月17日，根据政务院、中央军委《关于整编民航的决定》，在天津成立了新中国第一个国营民用航空运输企业——中国人民航空公司。中国人民航空公司成立后，开展了开辟航线、拓展业务、改进经营管理、健全机构和制定规章制度等工作。自8月1日起，航空运输、包机、护林飞行、农业航空等民航业务由中国人民航空公司接手办理。军委民航局当年拨给中国人民航空公司28架飞机，次年又拨给6架，并组建了新中国第一个飞行队，如图2-24所示。同年，中国航空公司和中央航空公司并入中国人民航空公司，从此结束了他们二十多年传奇的民航客运生涯。



图 2-24 中国人民航空公司资料照片

1953年6月，借鉴苏联民航“政企合一”的模式，中国人民航空公司与人民革命军事委员会民用航空局合并成中国民用航空局，简称民航局。在中国民用航空局设立了商务处、机务处、航行处。自1954年起，中国人民航空公司飞机改为民航局标志，对外统一以民航局名义进行活动。尽管中国人民航空公司存在时间较短，却是新中国民航在政企分开、改革管理体制方面的有益探索。



1955年1月1日，苏联将中苏民航公司中的苏联股份全部移交给中方，中苏民航公司所经营的航线和业务由中国民航局接管经营。截至公司停办时共有飞机15架，当年完成旅客运输量2.43万人次，货邮运输量2390吨。同年8月，中国民航局开始招收空中乘务员，在这之前没有专门的乘务员，在长航线的飞行中，均由报务员抽空为乘客倒水。考虑到当时中国民航乘务员的工作性质，首次乘务员招收并没有面向社会公开招聘，而是在北京市教育局的配合下，从各个学校品学兼优的应届初中女毕业生中挑选，经过层层选拔，最终选定了16名女学生和2名转业到民航局的工作人员，组成了新中国第一代空中乘务员，被称为“空中十八姐妹”，如图2-25所示。第二年，这批空中乘务员走上飞机为党和国家领导人服务。毛泽东主席乘机时曾亲切地称她们为红色空中小姐，“红色空姐”成为那个年代共和国天空中一道独特的风景线。



“空中十八姐妹”中的15位着制服合影

“空中十八姐妹便装合影”

图 2-25 新中国第一批空中乘务员

1956年，为加强其他省份与西藏之间的交通联系，中共中央做出飞机通航拉萨的重要决定。同年5月25日至29日，根据中共中央决定，民航局指派由潘国定担任机长、王珊担任副驾驶，驾驶CV-240型“北京”号飞机从北京经重庆、广汉、玉树飞至拉萨，如图2-26所示。飞机飞越了昆仑山、巴颜喀拉山、唐古拉山和著名的横断山脉上空，经受住时速100多千米的高空风和汹涌澎湃的恶性垂直气流以及-40℃的严寒冰雹的严峻挑战，稳健地在拉萨市当雄机场着陆。试航成功不但为北京—拉萨开航积累了经验，而且对西藏高原的气候、山川、河流、湖泊，都进行了周密而细致的实地勘测，获得了珍贵的地理与气象资料。

1956年11月17日，民航局派出伊尔14型632、626号飞机，执行周恩来总理访问越南、柬埔寨和缅甸等国家的专机任务，次年2月8日返回北京。这是新中国民航第一次执行国家领导人出国访问的专机任务。

同年11月25日，民航局经国务院批准正式启用新局徽，同时停用1950年设计的局徽。新局徽中间有一颗大红星，下面有四颗小红星，组成代表中国的红五星。从大五星左右延伸两翼，分别代表中国运输航空和通用航空。其中，飞机使用局徽为蓝翼红星，地面使用局徽为黄翼红星，如图2-27所示。

1957年10月5日，周恩来总理在民航局上报的《关于中缅通航一周年的总结报告》中做出了“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常”的工作批示，如图2-28所示。

这份批示高度概括了民航工作的主要内容，深刻阐明了民航工作的基本要求，闪耀着思想与智慧的光芒，在六十多年后的今天，依然是指导我国民航工作的总方针，对促进民航发展、安全与服务工作发挥了极其重要的作用。



“北京”号飞机飞抵拉萨上空

飞机起降点简略图

图 2-26 “北京”号飞机试航北京—拉萨航线



卢世芳设计的民航局局徽

局徽设计图

图 2-27 中国民航局新局徽

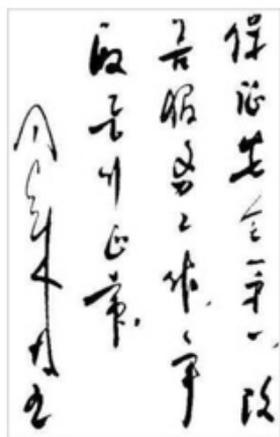


图 2-28 周恩来总理的批示

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。有关民航的一切技术、飞行、机务、通信、人事、政治等工作，主要由空军负责；有关民航的计划、基本建设、企业经营管理、对外关系等方针政策问题，由交通部负责。

1958年3月1日，新中国成立后的第一个大型民用机场在神州大地上破土而出，正式启用，中央人民政府将其正式命名为中国民用航空局首都机场，简称首都机场。这是共和国自行设计、自行施工的第一座大型民用运输机场，也是中国历史上第四个开通国际航班的机场，承载着中国民航的光荣与梦想。中国民航从此有了一个功能较为完备、条件较好的民用机场。同年10月1日，首都机场航站楼(0号航站楼)投入使用，建筑面积为10138平方米，如图2-29所示。

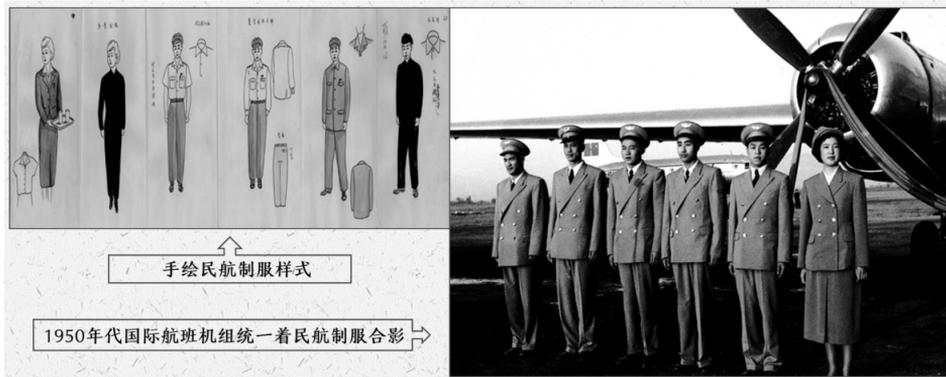


左图：首都机场建成投入使用  
右上图：首都机场内的飞机  
右下图：首都机场航站楼前景

图 2-29 首都机场资料照片

## 二、调整前进时期(1959—1977年)

1959年1月3日，遵照周恩来总理指示，民航飞行、机务、服务人员须统一着民航制服，如图2-30所示。同年5月16日，民航局印发《关于民航制服样式问题和制作办法的规定》。也是在这一年，中国民航引进伊尔-18型飞机，这标志着中国民航从活塞式螺旋桨飞机，向涡轮螺旋桨飞机时代过渡。



手绘民航制服样式

1950年代国际航班机组统一着民航制服合影

图 2-30 民航制服图片

1960年11月7日，经国务院编制委员会讨论决定，中国民用航空局改称交通部民用航空总局，对外行文用中国民用航空总局。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将民航局名称改为“中国民用航空总局”，简称民航总局。同年4月15日，中共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接归空军负责管理。

自1960年起，由于接连发生多起飞行安全事故，1961年7月29日，民航总局党委印发《关于总结保证飞行安全经验和保证飞行安全工作的几点指示》，提出加强安全工作的若干措施。9月2日，民航总局印发《关于编写民航各种条令、条例、规章的规定》，成立编写条例办公室，确定编写飞行领航、飞行训练、机务、通信、运输、专业、财务、气象、供油等各个方面规章及教材68种，对民航业务建设起到重要的推动作用。

1961年，中国向英国维克斯公司购买了6架子爵-843型飞机。1963年，中国民航北京管理局开始接收子爵-843型飞机，这是新中国民航第一次引进西方国家飞机，结束了长期以来只使用苏制飞机的时代。

1964年4月29日，我国与友好邻邦巴基斯坦通航。中国西部大门从此打开了，中国民航的飞机经巴基斯坦可以直接飞往欧洲和非洲。

1965年3月1日，一架伊尔-18型客机从北京起飞，次日平稳降落在西藏自治区拉萨市当雄机场，北京—成都—拉萨航线正式通航。飞机在当雄机场落地的那一瞬间，西藏各族人民的航空梦实现了，历史也定格成永恒，西藏通航资料图片如图2-31所示。



图 2-31 西藏通航资料图片

1965年6月，周恩来总理出访坦桑尼亚等非洲六国。中国民航派出当时国内拥有的最先进的伊尔-18型涡轮螺旋桨飞机执行这次重要的专机任务。首次远航的伊尔-18型专机，历时14天，途经12个国家和地区，航行约45000千米。这是新中国民航一次里程碑式的远航。

1966年6月1日，中国和法国两国政府在巴黎签署《航空交通协定》。9月19日，法国航空公司开辟巴黎—雅典—开罗—卡拉奇—金边—上海航线。这是我国与西方国家的首次通航。

1969年10月31日，民航总局党委向中共中央、国务院报送《关于进一步改革民航体制和制度的报告》。11月20日，国务院、中央军委决定：民航划归中国人民解放军建制，成为空军的组成部分，各项制度按军队的执行；民航总局对外名称不变，仍为国务院



直属局；民航各级机构的设置，按照空军机关、部队的组织形式进行相应的改革；民航实行义务工役制；民航基建投资、生产资金、行政事业费和其他经费，由民航每年编制预算和计划，按军队系统上报，由国家统一拨到军队；民航的企业收入亦由军队系统统一上报。

1970年6月2日，民航总局党委认真贯彻周总理的指示，决定成立专机工作小组，具体实施重要专机工作的组织与指挥。

1971年10月25日，第26届联合国大会通过了要求恢复中华人民共和国在联合国一切合法权利的联合国大会第2758号决议。11月15日，中国代表团出席了联合国第26届全体会议，中国民航承担了代表团往返的专机任务。图2-32所示为党和国家领导人在首都机场为参加第26届联合国大会的中国代表团送行。11月19日，国际民航组织第74届理事会第16次会议研究联合国大会第2758号决议对国际民航组织的影响。会议承认中华人民共和国的代表为中国驻国际民航组织的唯一合法代表。会议宣布这一决定后，我国台湾地区代表立即退出。



图 2-32 党和国家领导人在首都机场为参加第 26 届联合国大会的中国代表团送行

1972年，中美关系开始解冻，2月21日，美国总统尼克松抵达北京，受到周恩来总理等国家领导人的欢迎。1972年9月29日，中日两国政府发表了《中日联合声明》，正式建立邦交。中国民航将工作重点放在开辟远程国际航线上，以此带动了其他各项工作的开展。当年12月3日，周恩来总理召集外交部、外贸部、三机部、总参、空军和民航总局负责人开会，研究开辟北京—巴黎航线和首都机场对外开放问题。民航总局为开辟国际航线增加了3架伊尔-62型飞机，并与波音公司签订了购机合同，订购10架波音707飞机。1973年8月，中国民航引进首架波音飞机，如图2-33所示。



图 2-33 中国民航机组接收第一架波音 707 飞机后与波音公司代表合影

1974年4月10日，民航总局决定采用“B”作为我国飞机的国籍标志，民用飞机登记标志继续使用阿拉伯字母顺序排列，不做更改。在国籍标志和登记标志间按规定加一横道。同年9月29日，中日航线正式开航。9月24日至10月15日，经国务院批准，由中国民航总局副局长沈图任团长的中国政府代表团，出席在加拿大蒙特利尔举行的国际民航组织第21届大会。这是中国政府代表团第一次参加国际民航组织大会。会上，中国当选为理事国，任期为3年，如图2-34所示。



图 2-34 中国政府代表团参加国际民航组织大会

1975年，随着国民经济的恢复，民航开辟了多条国内航线，航线总数达135条。运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量都有大幅增长，收益增加，本年实现利润1374万元，扭转了连续7年亏损的局面。同年7月23日，国务院、中央军委批准民航总局、外交部、总参谋部和海上安全指挥部的报告，将我国和邻近我国的公海上空划为沈阳、北京、上海、广州、昆明、武汉、兰州、乌鲁木齐8个飞行情报区和飞行搜寻援救区，其中中南中国海空域划归广州飞行情报区。

至1976年年底，中国民航的国际航线已经发展到8条，通航里程达40000千米，占通航总里程的41%；国际运输总周转量达4000万吨千米，比1970年增长了23倍多，运输总周转量占比由3%上升到21%。国际航空业务有了较大发展，有力地服务了国家的对外交往。

### 三、重组扩展时期(1978—2002年)

1978年，我国民用航空业的运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量分别为2.99亿吨千米、230万人次和6.38万吨，世界排名仅为第37名。随着党的十一届三中全会在北京召开，中国进入了改革开放的历史新时期。同年10月9日，邓小平同志指示民用航空要用经济观点来管理。从20世纪50年代初期开始，中国民航实行政企合一模式，既是主管民航事务的政府部门，又是以“中国民航”名义直接经营航空运输、通用航空业务的全国性企业。如此一来，我国民航工作无论是在经营方针、管理体制、技术设备，还是服务质量等方面，都存在许多亟待解决的问题。民航是国家的重要运输部门，是企业单位，本应按照办企业的方针经营管理，却采取行政管理方法，沿袭供给制，在经营中不计成本，

不讲核算，不看经济效益，造成机构臃肿、人浮于事、工作效率低下的状况。民航要打开新的局面，必须走企业化道路。

1980年2月14日，邓小平同志听取民航总局负责人的工作汇报后，指出“民航一定要企业化，这个方针已经定了”。3月5日，国务院、中央军委下达《关于民航总局不再由空军代管的通知》，从3月15日起，民航总局不再由空军代管，归属国务院直接领导，实行企业化管理。

1980年年初，中国民航引进美国波音747SP客机，这架飞机注册号为B-2442，生产序列号为433，是一架宽体飞机，如图2-35所示。这是中国民航的第一架波音747飞机，也是中国民航首次使用宽体客机。同年9月23日，中国民航租机小组与美国汉诺威公司签订波音747SP型飞机租赁协议书，开始采用投资减税杠杆租赁(融资租赁)方式引进飞机，开了中国民航融资租赁飞机的先河。此后，飞机租赁规模不断扩大，成为解决引进飞机资金问题的主要途径。



图 2-35 波音 747 飞机，注册号为 B-2442

1980年5月1日，在民航总局指导下，由民航北京管理局与香港中国航空食品有限公司合资经营的北京航空食品有限公司开业，这是中华人民共和国外国投资管理委员会批准的第一家合资企业，享有“外资审字(1980)第一号”批准文件编号，如图2-36所示。合营期为8年，后续续签经营至今。中国民航的航空食品从此打开了一扇全新的大门，从大食堂转变成现代化航食企业，走出国门，走向世界，中国民航也结束了没有配餐公司的历史。



1980年5月1日，北京航空食品有限公司开业仪式

外资审字第一号文件

图 2-36 北京航空食品有限公司开业

1980年9月17日在华盛顿签署《民用航空运输协定》后，中美两国政府随即抓紧筹备通航事宜。1981年1月7日，中国民航开辟北京—上海—旧金山—纽约航线，由波音747SP型飞机执飞，航程全长为15937千米。4月4日，又开辟北京—上海—旧金山航线。1月28日，美国泛美航空公司开辟旧金山—东京—上海—北京和纽约—旧金山—东京—北京航线。

1983年，民航局和国家计委批准民航上海管理局引进3架空客A310-200飞机，首架于1985年6月交付，这是中国民航首次引进空客飞机。同年10月22日，中国民航通过科威特阿拉伯基金委员会贷款修建的厦门高崎国际机场竣工通航。厦门高崎国际机场在民航史上开创了多个第一：它是我国第一个在机场建设中利用外资的项目，是我国第一个下放地方政府管理的民用机场，也是我国第一个发行股票的机场。

1984年7月25日，民航局和福建省政府合资创办的厦门航空有限公司宣告成立，这是新中国第一家按现代企业制度运营的航空公司，如图2-37所示。



图 2-37 厦门航空有限公司成立

从1984年9月1日起，经国务院批准，民航局决定中国民航运价实行“统一运价”和“折扣运价”两种价格。对居住在中国境内的中国公民和港澳台同胞及华侨，实行“折扣运价”；对外国旅客实行“统一运价”。同时，对部分国内航线运价予以上调。

1986年10月8日，美国联邦航空局向中国民航北京维修基地颁发了7个项目的维修许可证。这是中国民航取得的第一个飞机维修国际认证。

1987年，中国政府决定对民航业进行以政企分开、简政放权、机场与航空公司分设为主要内容的第二轮重大管理体制改革的。民航局作为主管民航事务的部门，行使行政管理职能，不再直接经营航空运输。当年10月15日，原民航成都管理局分立为民航西南管理局、中国西南航空公司和成都双流机场，拉开了民航第二轮管理体制改革的序幕。至1992



年 12 月 20 日，民航广州管理局召开体制改革实施大会，标志着第二轮重大管理体制改革全面完成，如图 2-38 所示。五年间，中国民航分别成立了 6 个地区管理局、6 家骨干航空公司、6 个机场，实行自主经营、自负盈亏、平等竞争。各类企事业单位从民航局独立出来，有计划地支持地方兴办各类航空企业，逐步形成骨干航空企业、地方航空企业、小型航空企业并存的航空企业群。此次改革，民航系统基本打破了原来政企不分，用行政和军事办法实行高度集中统一管理的单一部门体制，形成了政企初步分开，地区管理局与航空公司、机场分立的管理体制新格局。



图 2-38 第二轮民航改革

1989 年，中国民航成立了两家外商合资飞机维修企业。同年 8 月 1 日，中国国际航空公司与联邦德国汉莎航空公司合资经营的北京飞机维修工程有限公司(AMECO)成立，中方股权为 60%，德方股权为 40%，开启了中德航空维修业合力探索前行的新纪元。同年 10 月 28 日，民航广州管理局与美国洛克希德国际飞机服务公司、香港和记黄埔(中国)有限公司合资经营的广州飞机维修工程有限公司(GAMECO)成立，中方股权为 50%，美方和香港地区两方股权各占 25%。

1989 年，中国民航计算机旅客订座系统正式启用。

1991 年，中国民航实施机场安检和消防管理体制的改革。

1992 年 1 月 28 日，民航局、财政部、物价局联合印发《关于征收民航机场管理建设费的通知》，自 3 月 1 日起，对乘坐国内航班的中外旅客征收机场管理建设费。12 月 31 日，财政部印发《关于颁发〈民航基础设施建设基金管理暂行办法〉的通知》，自 1993 年 1 月 1 日起，对国内航空公司征收民航基础设施建设基金。

1993 年 4 月 19 日，根据国务院《关于国务院机构设置的通知》，中国民用航空局改

称中国民用航空总局，为国务院直属机构。1993年12月20日，国务院决定民航总局机构规格由副部级调整为正部级。

1994年5月6日，经国务院批准，民航总局、外经贸部联合印发《关于外商投资民用航空业有关政策的通知》，有条件地允许外商投资航空公司、机场、飞机维修和民航相关企业。之后，外商投资民航的大门逐渐打开。

1995年10月30日，在人民大会堂举行的第八届全国人大常委会第十六次会议上，《中华人民共和国民用航空法》以绝对多数的赞成票顺利通过。自此新中国历史上第一部民用航空法诞生了，成为我国民航法治建设道路上重要的里程碑。《中华人民共和国民用航空法》贯穿了我国领空主权、航空权益等基本原则，对民用航空领域里的各个方面都做出了明确的规定，它的实施对维护国家的领空主权和民用航空权利，保障民用航空活动安全和有序地进行，保护民用航空活动当事人各方的合法权益，促进民用航空事业的发展起到了重要的保障作用。随后，以《中华人民共和国民用航空法》为龙头，我国民航初步建立了以其为核心的内容较齐全、层次较分明、比较配套的民航法律、法规、规章体系，制定和修订了一系列的法规规章，覆盖行政规则、航空器、航空人员、空中交通管理、运行规则、运行合格审定、机场、经济与市场管理、航空安全信息与事故调查、航空安全保卫等民航业的所有领域。

1996年11月5日，首届中国国际航空航天博览会在珠海开幕。珠海航展每两年举办一次，是国际上最具影响力的航展之一。第十五届中国国际航空航天博览会于2024年11月12日至17日举办。

1997年，中国航空运输企业步入资本市场，直面市场竞争洗礼。得益于上海开放之风气，中国东方航空股份有限公司(简称东航)是第一家步入资本市场的航空公司，1997年2月4日、5日及11月5日，东航分别在纽约证券交易所、香港联合交易所和上海证券交易所成功挂牌上市，被誉为“中国航空概念股”；1997年6月26日，海南航空控股股份有限公司在上海证券交易所上市；1997年7月30日，中国南方航空股份有限公司在纽约及香港的证券交易所同步上市。

2000年6月30日，国家空管委颁布的《全国军民航管制区域调整方案》和《全国军民航航路移交和航线管制指挥方案》正式实施。调整后，军民航管制区边界基本一致。军航为7个飞行管制区和37个飞行管制分区，民航为27个高空管制区和28个中低空管制区。全国26条航路由空军移交民航管制指挥，加上1994年和1996年移交的3条航路，共有29条航路移交民航，基本实现了“一个空域内由一家管理指挥”。

2000年7月，中信海直(中信海洋直升机股份有限公司)发行股票并在深圳证券交易所挂牌上市，这是第一家上市的通用航空企业，如图2-39所示。

2001年5月30日，中国东方航空公司试飞上海—芝加哥极地航路。这是中国民航首次穿越北极上空航路的飞行，实现了中国与美国东部城市之间不经停直航。7月15日，中国南方航空公司成功试飞北京—纽约极地航路。2001年11月3日，第一批电子客票在深圳航空公司开始使用，纸质客票逐渐被替代。

2002年，民航行业完成运输总周转量165亿吨千米、旅客运输量8594万人次、货邮运输量202万吨，国际排位进一步上升，成为令人瞩目的民航大国。



图 2-39 中信海洋直升机股份有限公司

2002 年 3 月，经国务院批准，民航开始实施以政企分开、政资分离、机场属地化管理、改革民航行政和公安管理体制为主要内容的新一轮改革。这是 1980 年、1987 年两次民航体制改革的延续和深化，彻底打破了长期以来高度集中的民航管理体制。民航成为交通行业首家完成政企、政资分离的运输部门，形成了现代化民航管理体制。

① 联合重组航空运输和服务保障企业。2002 年 10 月 11 日，国家计委和民航总局在北京人民大会堂隆重举行民航企业改革重组大会，组建成立中国航空集团公司、中国东方航空集团公司、中国南方航空集团公司(2018 年分别更名为中国航空集团有限公司、中国东方航空集团有限公司、中国南方航空集团有限公司)三大航空集团公司；中国民航信息集团公司、中国航空油料集团公司、中国航空器材进出口集团公司(2008 年更名为中国航空器材集团公司)三大服务保障集团公司，并与民航总局脱钩，划归国资委管理，如图 2-40 所示。



图 2-40 中国民航六大集团公司

② 机场实行属地化管理。2003 年 3 月至 2004 年 7 月，除首都机场和西藏机场外，由民航总局直接管理的 87 个机场全部移交地方政府，实行属地化管理。

③ 改革行政管理体制。将民航总局—地区管理局—省(区、市)局三级行政管理，改为民航总局—地区管理局两级行政管理。撤销 24 个省(区、市)管理局，组建 26 个民用航空安全监督管理办公室。

④ 改革民航公安体制。按照随机场下放的原则，除首都机场集团公司所属机场、西藏自治区内机场及中国民航飞行学院所属机场的公安机构外，由民航总局、地区管理局、

民航省(区、市)局管理的机场公安机构和民航省(区、市)局公安处随同机场下放,一并移交地方人民政府管理。民航总局公安局作为公安部派驻机构,由民航总局和公安部双重领导。民航空中警察队伍,由民航总局公安局派驻航空公司,实行民航总局公安局和航空公司双重领导。

#### 四、飞速发展时期(2003 年以后)

2003 年 1 月 26 日至 2 月 10 日,我国台湾地区 6 家航空公司执行春节台商包机,实现 54 年来我国台湾地区航空公司班机经正式批准到祖国大陆的首次飞行。图 2-41 所示为我国台湾地区中华航空公司航班飞抵上海浦东国际机场。2003 年 3 月 10 日,中国民航总局与新加坡交通部在北京举行第一届中国民航发展论坛,之后定期举办。民航发展论坛是迄今为止中国民航规模最大、层次最高的盛会。



图 2-41 我国台湾地区中华航空公司班机飞抵上海浦东国际机场

2004 年 9 月 24 日至 10 月 5 日,在加拿大蒙特利尔举行的国际民航组织第 35 届大会上,中国当选一类理事国。中国自 1974 年恢复参加国际民航组织活动以来,连续 10 次当选二类理事国,成为一类理事国之后连任至今。

2005 年 1 月 29 日至 2 月 20 日,大陆、我国台湾地区共有 12 家航空公司在北京、上海、广州至台北、高雄等 5 个地点间执行往返春节包机,实现祖国大陆与我国台湾地区民航飞机首开双向对飞。图 2-42 所示为南航、厦航联合举行台商春节包机首航仪式。至 2008 年,海峡两岸实现包机常态化。2008 年年底,海峡两岸空中双向直达航路正式开通仪式在民航上海区域管制中心举行,两岸实现直航。直航 10 多年来,两岸旅客运输量突破 1 亿人次。



图 2-42 南航、厦航联合举行台商春节包机首航仪式



2005 年，民航“十五”规划确定的目标全面完成，根据国际民航组织公布的统计数据，中国航空运输总周转量跃居世界第二位。至今连续稳居世界第二，成为名副其实的世界民航大国，如图 2-43 所示。

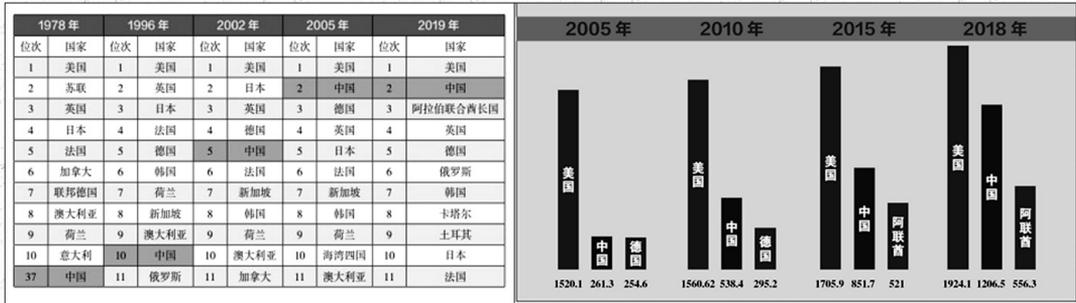


图 2-43 中国航空在世界航空运输总周转量排位变化

2007 年 4 月 27 日，民航总局印发《民航空中交通管理体制改方案》，确定按“政事分开、运行一体化”的原则进行空管一体化改革，并确定基本目标：一是建立健全政府空管监管体制，实现政府管理职能与系统运行职能分离；二是建立垂直管理的空管系统，统一运行指挥，实现运行一体化；三是理顺空管系统管理体制和运行机制，提高空管系统运行效率和保障能力。通过改革，形成“总局空管局—地区空管局—空管分局(站)”三级运行体系。当年 9 月 5 日，民航新疆空管局成立，标志着改革基本完成。

2007 年 8 月 6 日起，北京首都国际机场和上海虹桥国际机场之间开通“京沪空中快线”，由国航、东航、上航、南航、海航 5 家航空公司共同实施。以东航原有空中快线为基础，旅客可以使用固定的值机柜台、安检通道、候机区域、登机口和行李提取区域，在办理乘机手续之前，可在 5 家航空公司之间自由签转。同年 11 月 15 日，中国南方航空股份有限公司宣布加入天合联盟。12 月 12 日，中国国际航空股份有限公司、上海航空股份有限公司加入星空联盟(Star Alliance)。

2008 年 3 月，第十一届全国人民代表大会第一次会议批准国务院机构改革方案，为有利于构建综合交通运输体系，组建交通运输部，推行大部制管理，将原民航总局职责划入交通运输部，设立中国民用航空局，简称民航局，该局是由交通运输部管理的国家局。同年，民航局党组提出了持续安全理念，对促进民航安全、科学发展具有重要指导意义。持续安全理念有着丰富的内涵：其实质是安全发展，核心是以人为本，基本要求是系统、协调、可持续；根本方法是以预防为主、系统管理。持续安全理念的体系框架由理念体系、队伍体系、法规体系和责任体系“四个体系”构成。奥运会、残奥会期间，民航系统圆满完成涉奥专机、公务机、包机共 1604 架次的保障任务，北京等涉奥地区机场总起降量达 84886 架次，这是当时中国民航历史上规模最大、时间最长、情况最复杂的重大运输保障任务，受到中央领导充分肯定。

2008 年 11 月 28 日，我国首次按照国际民航规章自行研制的具有自主知识产权的中短程新型涡扇支线飞机 ARJ21-700 在上海成功首飞，如图 2-44 所示。



图 2-44 ARJ21-700 飞机首飞仪式现场

2009 年，根据国务院批准的方案，为了加强安全工作，将各省、区、市航空安全监管办公室改为航空安全监督管理局。4 月 13 日《民用机场管理条例》颁布，《民用机场管理条例》明确了机场的公共基础设施定位，对机场的建设、管理和发展具有重要意义。

2010 年 2 月 25 日，民航局印发《建设民航强国的战略构想》，提出到 2030 年，中国民用 20 年的时间，全面建成安全、高效、绿色的现代化民用航空系统，实现从民航大国到民航强国的历史性转变，成为引领世界民航发展的国家。

2010 年 12 月，经国务院同意，原民航机场管理建设费与民航基础设施建设基金合并为民航发展基金。

2011 年 10 月 28 日，基于中美两国的能源合作，由中国国际航空股份有限公司、中国石油、波音公司和霍尼韦尔 UOP 公司共同合作，中国首次航空可持续生物燃料验证飞行在北京首都国际机场成功实施。进行验证飞行的生物燃料使用 50%麻风树油与 50%现有燃油相混合的燃油，预计可节省 1.2% 的燃油，并减少 60%~75% 的二氧化碳排放量。2012 年 2 月 28 日，民航局正式受理由中国石油化工股份有限公司自主研发的 1 号生物航煤油适航审定申请。1 号生物航煤具有我国自主知识产权，由中国自主生产、自主验证、自主审定，具有绿色低碳、节能减排的特性。2013 年 4 月 24 日，东方航空股份有限公司成功使用生物航煤进行了技术试飞。2014 年 2 月 12 日，民航局向国产 1 号生物航煤颁发适航许可证，标志着国产 1 号生物航煤获得适航批准，并可投入商业使用。2015 年 3 月 21 日，海南航空股份有限公司客机首次使用生物航煤实现国内航班飞行。2017 年 11 月 21 日，海南航空股份有限公司使用国产 1 号生物航煤成功完成首次跨洋载客飞行。

2012 年 7 月 8 日，《国务院关于促进民航业发展的若干意见》发布。《国务院关于促进民航业发展的若干意见》明确提出促进民航业发展的总体要求、主要任务和政策措施。这是新中国成立以来第一部全面指导民航业发展的纲领性文件，标志着发展民航业上升为国家战略。

2014 年 12 月 12 日，民航局印发《关于推进京津冀民航协同发展的意见》。12 月 22 日，《京津冀三地机场协同发展战略合作框架协议》在北京签署，标志着民航局落实新常态下京津冀协同发展战略，率先在机场领域实现协同发展。

2015 年 7 月，民航局与空军联合印发《关于加强空军军民合用机场保障工作的管理意见》，从建立多层次工作协调机制，开展机场保障设施联合维修，实施军民航飞行联合保



障，加强机场运行联合管理等方面进行了规范，为推进军民合用机场保障管理深度融合提供了制度保证。

2015年11月，中国商飞向成都航空交付首架ARJ21-700喷气式支线客机，投入上海—成都航线运营，这是国产喷气式支线客机首次投入中国民航服役，如图2-45所示。



图 2-45 ARJ21-700 飞机从成都双流机场起飞

2016年1月6日，中国政府征用的两架民航客机先后从海口美兰机场起飞，于10时21分、10时46分平稳降落南沙永暑礁新建机场，并于当日下午返回海口，试飞成功。同年7月13日8时30分、8时40分，中国政府征用的南方航空公司、海南航空公司两架民航客机先后从海口美兰国际机场起飞，分别于10时29分、10时28分在美济礁新建机场和渚碧礁新建机场平稳着陆并于当日下午返回海口，试飞成功，如图2-46所示。



图 2-46 民航客机在南海岛礁成功试飞

2017年5月5日，C919大型客机成功首飞，这是我国首款按照最新国际适航标准研制的、具有完全自主知识产权的干线民用飞机。2017年7月9日，国产ARJ21新支线飞机获得中国民航局颁发的生产许可证，进入批量生产阶段，这是我国喷气式客机首张生产许可证。2017年12月24日，大型灭火/水上救援水陆两栖飞机AG600首飞成功，这是我国首架按照中国民航适航规章要求研制的大型特种用途飞机，是国家应急救援体系建设急需的重大航空装备。它的成功首飞，标志着我国航空工业特种用途飞机研制能力取得重大突破，是继C919大型客机首飞成功后，我国民用航空工业发展的又一个重要里程碑。AG600飞机和C919飞机如图2-47所示。



图 2-47 AG600 飞机和 C919 飞机

2018年12月，民航局出台《新时代民航强国建设行动纲要》，明确了民航强国建设的总体目标和“一加快，两实现”的民航强国战略进程，提出了民航强国建设的八大主要任务和33项举措，对实现民航强国的奋斗目标做出详细的路径规划，为未来民航发展指明了方向，是指导民航强国建设的纲领性文件。

2020年暴发了全球百年来最严重的传染病——新型冠状病毒感染，民航作为人口流动和对外交往的重要通道，是外防输入、内防扩散的前沿阵地，是全国疫情防控总体战的重要战场。新冠疫情暴发后，民航局果断采取了一系列防控措施。第一时间发布运输航空公司、机场疫情防控技术指南，实施严格的体温检测、信息登记、清洁消毒、通风等防控措施，并根据疫情形势变化，对防控指南进行修订，至2021年5月已更新至第七版。

2021年，中国民航完成运输总周转量857亿吨千米、旅客运输量4.4亿人次和货邮运输量732万吨，分别恢复至2019年的66.3%、66.8%、97.2%。面对疫情，中国民航展现出发展韧性，客货运输市场逐渐复苏。

民航“十四五”发展规划分为两个阶段：2021—2022年为恢复期和积蓄期，重在强基固本，要在积极促进行业运输生产恢复的同时，加快重大项目实施，抓紧推进改革，积蓄发展动能；2023—2025年为增长期和释放期，重在提质增效，要在巩固拓展国内市场的基础上，逐步恢复国际市场，释放改革成效，增强创新动能，全方位推进民航高质量发展。

“十四五”规划末行业发展主要目标，如图2-48所示。



图 2-48 “十四五”规划末行业发展主要目标



## 【思考题】

1. 中国民航发展经历了哪些重要历史时期?
2. 中国民航的起源可以追溯到什么时期?
3. 中国的第一架飞机是由谁制造成功的?
4. 中国第一所航空学校是哪所?
5. 中国第一条民用航线是什么时候开通的?
6. “沪蓉航线管理处”是什么时候成立的?
7. 民国时期的民航管理机构最初称作什么?
8. 简述驼峰航线的历史意义。
9. “两航起义”指的是什么事件?
10. 简述中苏民航公司组建的作用及意义。
11. 中华人民共和国成立后，中国民航的管理体制经历了哪些重要变革?
12. 中国民航首次开通的国际航线是什么?

