

THE ORGANIZATIONAL OVERVIEW
OF CIVIL AVIATION IN EAST CHINA

华东民航

机构
要览

主编 王世敏



中国民航出版社

华东民航

机构 要览

民航华东地区史志编纂办公室 编

主编 王世敏



中国民航出版社

图书在版编目(CIP)数据

华东民航机构要览/民航华东地区史志编纂办公室编.
北京:中国民航出版社,2008.6
ISBN 978-7-80110-846-3

- I. 华…
- II. 民…
- III. 民用航空-组织机构-概况-华东地区-1950~2007
- IV. F562.85

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 065852 号

责任编辑:片 石

封面设计:姚 毅

装 帧:姚 毅

华东民航机构要览

民航华东地区史志编纂办公室 编

出版 中国民航出版社(010)64290477
地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼(100028)
排版 爰兆工作室
印刷 上海展强印刷有限公司
发行 中国民航出版社 新华书店
开本 787×1092 1/16
印张 57.5
字数 1396 千字
版本 2008 年 6 月第 1 版 2008 年 6 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-80110-846-3

定价 258.00 元

(如有印装错误,本社负责调换)

華東民航机构要覽

夏興華





序 言

李俊明

盛世修志，是中华民族特有的文化传统。2000年12月20日，民航总局副局长鲍培德出席了在浙江省萧山市召开的全国民航史志工作会议。会议决定正式启动编修《中国民用航空史》和《中国民用航空志》，存史资治，彰往昭来。《中国民用航空志》由民航总局负责编纂的总卷和各地区管理局负责编纂的地区卷及港澳台卷组成。历代志书，都为官修官办，我作为《中国民用航空志·华东地区卷》编纂工作的领导，经常同编纂人员探讨和解决工作中的一些问题。这些年来，深感我们承编的这部鸿篇巨著，各类资料记述翔实、全面，这固然非常之好，然而其中大部分篇章专业性很强。根据我的体会，除少数专业研究人员外，一般读者恐怕难有时间全部研读，特别是在生活节奏日益加快的当代。我曾建议能否以该志书的“体制机构”篇为基础，单独出一本书，使读者从华东地区内的民航地区管理局、省局、航站等机构的演变中，了解民航的历史，客观上也会提高志书的利用率。这一建议，得到认同。参加志书编修的人员，又对《中国民用航空志·华东地区卷》“体制机构”篇充实了许多内容，经过数年辛劳笔耕，终于迎来了《华东民航机构要览》付梓问世之日。

中国第一个主管民用航空事业的政府机构，是北洋政府于1919年3月成立的交通部筹办航空事宜处。虽然该处仅存在一年多时间便遭裁撤，其事权归入国务院航空事务筹备处，但是，筹办航空事宜处曾拟订的全国五大航空干线计划中的京沪航线，则由国务院所辖的航空事务筹备处（后扩编成航空署）付诸实施。1921年7月1日，京沪航线北京至济南段正式通航，史称该航线的通航为中国民航“发轫之初步”。

尽管中国第一个主管民用航空的政府机构诞生在北洋政府时期的北京，然而真正推进中国民航事业发展的民用航空管理机构，以及在经济上自立的航空运输企业却组建于民国时期的南京和上海。

华东地区，包括山东、安徽、江苏、浙江、江西、福建六省和上海市。其中四省一市地处沿海，是中国“黄金海岸”和“黄金水道”的交汇处，在世界经济进入海洋经济时代，得天独厚的地理环境，理所当然地使华东地区成为中国经济发展最快、最繁荣的地区。自国民政府定都南京后，南京成为中国的政治中心；上海则因其特殊的地理位置，发展成为远东大都市。飞机成为新的交通工具，民用航空作为一种新的交通运输方式，自然就和中国政治经济最发达的华东地区结下不解之缘。由时任国民政府铁道部部长的孙科兼任理事长的国民政府特设中国





航空公司及交通部创办的沪蓉航空线管理处于1929年5月先后在南京组建。此后,中美合资的中国航空公司及中德合资的欧亚航空公司的注册地址也都在上海。抗日战争胜利后,国民政府于1947年1月在交通部内专设民用航空局,统一管理全国民航业务。中华人民共和国成立后,中央人民政府对华东地区的民航发展尤为重视,周恩来总理于1950年12月、1951年4月曾两次作出批示,将龙华机场产权划归民航所有,为军委民航局设在上海的机构开展航空经营奠定了坚实基础。为了中国与巴基斯坦两国能如期通航,1963年周恩来总理又亲自赴上海的江湾和虹桥两个军用机场一些关键地段察看,并决定扩建虹桥机场为国际机场,作为中国民航飞出去,飞向世界的新起飞点。尤其是党的十一届三中全会以来,华东的民航事业发展速度,始终处于国内之首。伴随中国经济近20多年的快速发展和经济全球化进程的推进,华东地区成为全国国际航线开通最多的地区。与此同时,国家关于民航发展的战略部署、重要政策,也往往在华东地区进行试点,使华东诞生了数个全国民航第一:厦门高崎国际机场,是第一个下放地方政府管理的民用机场;上海航空公司是第一家由地方集资组建的商业性航空公司;由航空运输大国向航空运输强国迈进的战略规划重要组成部分的国际航空枢纽港建设,也选了上海机场。

民用航空与其他交通运输业相比,技术性相对复杂,管理难度也较大。究竟如何管理?由哪一个部门来管理?在相当长时间里,人们并不很清楚。于是,在中国民航的发展进程中,便产生了一个非常有趣的现象,那就是民航的管理体制像走马灯似地变来变去,令人眼花缭乱。

且不说北洋政府时期,尚处于萌芽状态的中国民航事业,一会儿被交通部认为是一项交通行政业务,应由交通部承办;一会儿又被陆军部以“军用民用无甚区别”、“今日名义上民用,实为他日便于军用”为由,硬是从交通部划归陆军部管理。至国民政府定都南京,纷争仍还继续。中国航空公司创建之初隶属国民政府铁道部,时任铁道部长的孙科以该公司理事长身份刚与美国航空发展公司签订合同,交通部长王伯群便指责其越权,双方经过一年多激烈争论,国民政府认为交通部长王伯群持之有理,遂将中国航空公司移转交通部接办。

中华人民共和国成立后,尤其在20世纪50~70年代,中国民用航空管理体制及机构变化频繁。1949年11月2日,中共中央政治局决定在中央人民政府人民革命军事委员会下设民用航空局(简称“军委民航局”),管理中国民用航空事业。虽然军委民航局的建制属军委,但是行动上由空军司令部指挥,业务上归中央财政经济委员会领导,政治工作开始属于中国人民解放军总政治部,“三反”(反贪污、反浪费、反官僚主义)开始改属政府党委,因而每遇重大问题,必须多方接洽且难得要领。为此,1952年5月,中央军委、政务院根据军委民航局局长钟赤兵的建议,决定对民航实施整编。整编后的民航划归空军建制,然而军委民航局的名称仍予保留,以便对外联系;另外,还改设中国民用航空局和民用航空公司两个机构,实施行政管理和业务经营分开的体制。1953年6月,中国人民航空公司撤销,该公司的航线经营业务统一划归军委民航局管理,中国民航又恢复政企合一的体制。期间,设在上海的民航机构,均冠以“军委民航局”名称。1954年11月,中国民用航空局改为国务院直属局,其工作由国务院第六办公室与空军按分工掌管。此时,设在上海的民航管理机构,奉命改称民航上海管理处。



1958年2月，中国民用航空局改属交通部领导。然而，民航局的日常领导仍以空军为主，交通部仅负责民航的计划、基本建设、企业经营管理、对外关系等方针政策问题。此时，为顺应“大跃进”这一潮流，交通部报经中共中央同意，民用航空的地方航线和农业航空下放，实行以地方为主的双重领导。华东地区内的安徽、山东、浙江、江西、江苏等省，先后在省交通厅内设立民用航空管理处。依据交通部批准的民航按全国经济协作区成立地区管理局的原则，民航上海管理处于1959年1月1日正式更名为民航上海管理局。鉴于地方航线和农业航空下放地方，由地方为主管理后产生了许多困难和问题，是年9月，中共中央批准交通部的报告，将已经下放的地方航线和农业航空，以及各省、市、自治区人民委员会所属的民航机构改由中国民用航空局统一领导。随后，华东地区内有关省交通厅下设的民航管理处，亦奉命将建制改隶民航上海管理局，并先后扩编成民航省一级管理局。至1960年11月，经国务院编制委员会原则通过，中国民用航空局才开始称“交通部民用航空总局”（对国外行文仍用“中国民用航空局”的原名），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，直接领导民航地区管理局的工作。

为了进一步理顺关系，加强对民用航空的领导，1962年4月，民航总局由交通部部属局改为国务院直属局。同时中共中央明确规定，民航的业务、党政、人事等工作归空军负责管理；有关民航工作的重大问题，由空军报请军委解决；或由空军报请军委转报中央或国务院解决；民航系统党的组织，由民航系统与地方党委实行双重领导，以民航总局党委领导为主。1966年8月，空军政治部在批复民航总局有关民航开展“文化大革命”的请示报告中指出，民航担负着各级首长及外宾、国际友人的包机任务，特别是还有国外各条航线的飞行任务，在“文化大革命”期间，不仅不能停飞，而且还要更好地保证飞行安全，保证首长和外宾的安全，并保证飞行部队、要害部位的安全。因此，民航的“文化大革命”应按照中央6月15日批转总政治部关于部队开展“文化大革命”的几项措施执行，即飞行总队、省（区）局以下单位应按空军航空兵师的做法，进行正面教育；大区管理局以上的领导机关，按部队军以上机关的办法，开展“文化大革命”。1967年1月，国务院、中央军委决定对民航实行军事管制。1969年11月，经中共中央主席毛泽东和国务院总理周恩来批准，又将民航再次划入军队建制，成为空军的组成部分。此后，民航各级机构按照空军机关、部队的组织形式进行相应设置。现在看来，“文化大革命”中将民航划入军队建制，应该说是为了保持民航相对稳定的权宜之计，所以，1975年10月，国务院在153号文件中，又重新确定民航总局是暂由空军代管的国务院直属机构。直到1980年3月15日，国务院、中央军委发出通知，决定从是日起，民航总局不再由空军代管，民航的各项工作（除空中交通管制）直接向国务院请示汇报。从此，中国民用航空逐步迈开企业化管理的步伐。

为了适应国民经济的快速发展，根据国务院决定，自1988年1月起，民航上海管理局开始实施政企分开的管理体制，一分为三，组建了民航华东管理局、中国东方航空公司和上海虹桥国际机场三个相对独立的运行机构。2003年，根据国务院下发的民航体制改革方案要求，





华东各省民航管理局撤销，民航机场实施属地化管理，这是中华人民共和国成立以来，中国民航进行的一次极为深刻的管理体制变革。在这次改革中，华东地区各省及部分市的民航安全监督管理局办公室及各民航机场管理公司相继组建。

《华东民航机构要览》正是通过记述各个时期机构组建的过程，让人们去领略和认识中国民航发展的真实历史，具有积极的现实意义。此外，该书编纂者颇具胆识，凡单独录入该书的机构，不论其规模大小，行政级别高低，一律给予一个节的篇幅，并以所掌握的资料，尽可能翔实地介绍该机构成立的背景、发展过程等方面的情况。由于民用航空历来系统性很强，民航各个主要机构的设置过程及其变化，都是上下联动的，所以，《华东民航机构要览》所记述的每一个机构，不仅是这个机构的历史缩影，而且也能在一定程度上折射出中国民航事业发展的历程。如果读者有兴趣了解民航的历史，不妨抽点时间读读这本书，从中定能得到裨益。

中国民航的发展历史，如果从1921年7月1日北洋政府航空署成功开辟京沪航线的北京至济南段算起，至今已近90年。随着时间的推移，社会上有不少传说与史实相距甚远。为了真实地记录历史，《华东民航机构要览》编纂人员进行了辛勤劳动，其中民航华东地区史志编纂办公室主任王世敏同志的贡献尤为突出。他从1992年从事民用航空志的编纂工作起，至今已有16年时间，是中国民航系统从事编纂志书最早、时间最长的人员之一。他作为主编，先后主持编纂并出版了《上海民用航空志》、《华东空管志》，共计300多万字。现在，他仍在主持编纂《中国民用航空志·华东地区卷》。本着对历史高度负责的精神，他带领有关编纂人员，反复深入中国第二历史档案馆、民航总局档案馆及有关部门的档案室，不辞劳苦，黾勉以求，翻阅档案，检索报刊，对资料进行梳理、鉴别、筛选、考证，廓清了许多传说的谬误，还历史以本来面目。就在我撰写这篇序言的时候，他却因劳累过度，积劳成疾，突发心脏病，病倒在出差途中。所幸随行人员和当地武警官兵救助及时，杏林医术高超，药物有灵，终于使他转危为安，经过一段时间的康复，又重返工作岗位，这才使得由其主持编纂的《华东民航机构要览》得以顺利完成，在此谨致热烈的祝贺。

2008年3月

(作者系民航华东地区管理局巡视员)





编辑说明

一、本书是一部记述华东地区主要民航机构概况的资料性、实用性书籍。

二、本书参照地方志体例设置章节,着重记述 1950~2007 年间中央政府和地方政府为开展民用航空活动,在华东地区内设置的民航地区管理局、省局、航空公司、机场集团公司、航站(民用航空局)、空中交通管理机构、航空油料供应机构等;至于民国时期的民航机构,主要记述国民政府设置的交通部民用航空局及在华东地区内登记注册的航空运输机构和交通部民用航空局上海空中交通管理处,以图反映华东地区民航事业的发展面貌。

三、本书对 20 世纪 50~90 年代间,中央政府和地方政府曾在华东地区各省、市设置的航空站,分别设节记述。虽然有些航空站存在一、二年即奉命撤销,但本书仍以所据资料,尽可能作翔实记述,以飨寻故觅源、有怀旧情结的读者,并知史鉴今。

四、本书在篇目结构设置上,不受各机构行政级别高低的影响,采用地方志常用的“升格”方式,将中国东方航空股份有限公司的各分公司、民航华东空中交通管理局各空管中心(站)、中国航空油料华东公司的各分公司,与其上级机构排列在同一个层次上,分别设节记述,力求展示民用航空的行业特征以及这些机构在华东地区国民经济发展中的地位和作用。

五、本书多次涉及的机构、文件的名称及专用名词,各节在首次出现时用全称,括注简称,以后在书写时用简称。其中作为主管全国民航事业的主要机构——中国民用航空局,历经多次更名,但其职责未变,本书为行文统一,一般均简称“民航总局”。

六、本书所用资料一般不注出处。所用民国时期资料,主要依据南京中国第二历史档案馆收藏档案;中华人民共和国成立后的资料,均来自民航系统的各级档案馆(室)。

七、本书有关民航上海管理局、各省局、航站(民用航空局)、机场集团公司 1952~2004 年的客货邮吞吐量及各航空公司的运输量统计数字,均取自民航上海管理局和民航华东地区管理局统计部门的“统计资料汇编”。

八、本书是在民航华东地区管理局领导下和华东地区内各航空公司、机场集团公司、航空站(民用航空局)、民航华东空中交通管理局、中国航空油料华东公司等单位领导支持下、各单位编志办公室成员和有关人员共同努力下取得的成果。值此本书与读者见面之际,谨向为本书提供资料、参与初稿编写或审订,给予各种帮助的单位 and 人员,表示衷心感谢。由于我们的水平有限,本书难免存在一些不足和错误之处,敬请关心本书编写、出版的读者,予以批评指正。





目 录

序言	李俊明(1)
编辑说明	(1)
第一章 管理机构	(1)
概述	(2)
第一节 国民政府交通部民用航空局	(3)
第二节 民航上海管理局	(14)
第三节 民航华东地区管理局	(38)
第四节 民航山东省管理局	(49)
第五节 民航江西省管理局	(72)
第六节 民航安徽省管理局	(84)
第七节 民航江苏省管理局	(103)
第八节 民航浙江省管理局	(119)
第九节 民航福建省管理局	(133)
第十节 民航上海安全监督管理办公室	(144)
第十一节 民航江西安全监督管理办公室	(145)
第十二节 民航山东安全监督管理办公室	(147)
第十三节 民航青岛安全运行监督办公室	(148)
第十四节 民航安徽安全监督管理办公室	(150)
第十五节 民航江苏安全监督管理办公室	(151)
第十六节 民航浙江安全监督管理办公室	(153)
第十七节 民航福建安全监督管理办公室	(155)
第十八节 民航厦门安全监督管理办公室	(158)
第十九节 上海市空港管理委员会办公室	(159)
第二章 航空运输机构	(167)
概述	(168)
第一节 国民政府特设中国航空公司(前中航)	(169)
第二节 国民政府交通部沪蓉航空线管理处	(170)
第三节 中国航空股份有限公司	(171)





第四节	欧亚航空邮运股份有限公司	(181)
第五节	中央航空运输股份有限公司	(192)
第六节	民营大华航空股份有限公司	(199)
第七节	国民政府交通部民用航空局直辖空运队	(201)
第八节	厦门航空有限公司	(215)
第九节	上海航空股份有限公司	(230)
第十节	中国东方航空公司	(245)
第十一节	中国东方航空集团公司	(253)
第十二节	中国东方航空股份有限公司	(275)
第十三节	东航安徽分公司	(296)
第十四节	东航山东分公司	(305)
第十五节	东航江西分公司	(311)
第十六节	东航江苏有限公司	(318)
第十七节	中国货运航空有限公司	(326)
第十八节	东航山西分公司	(341)
第十九节	东航河北分公司	(359)
第二十节	东航宁波分公司	(371)
第二十一节	东航武汉有限责任公司	(379)
第二十二节	东航甘肃分公司	(386)
第二十三节	东航西北分公司	(392)
第二十四节	东航云南分公司	(399)
第二十五节	山东航空集团有限公司	(406)
第二十六节	南京航空有限公司	(419)
第二十七节	国航浙江分公司	(424)
第二十八节	扬子江快运航空有限公司	(432)
第二十九节	春秋航空有限公司	(435)
第三十节	上海国际货运航空有限公司	(440)
第三十一节	长城航空有限公司	(442)
第三十二节	上海吉祥航空有限公司	(444)
第三章	通用航空机构	(447)
概述		(448)
第一节	民航上海管理局专业大队	(448)
第二节	民航第 13(25)飞行大队	(449)
第三节	民航第 14(26)飞行大队	(450)
第四节	民航南昌独立飞行中队	(452)
第五节	上海市海洋石油服务总公司民航直升机公司	(453)
第六节	江南通用航空公司	(455)





第七节	青岛通用航空有限公司	(461)
第八节	长江通用航空有限公司	(461)
第九节	青岛直升机公司	(464)
第十节	东华通用航空公司	(467)
第十一节	东方通用航空公司	(470)
第十二节	江苏华宇通用航空有限公司	(478)
第四章	机场(集团)公司	(481)
概述		(482)
第一节	上海虹桥国际机场	(483)
第二节	上海机场(集团)有限公司	(492)
第三节	上海国际机场股份有限公司	(504)
第四节	上海机场(集团)有限公司虹桥国际机场公司	(521)
第五节	厦门国际航空港集团有限公司	(534)
第六节	南京禄口国际机场有限公司	(550)
第七节	福州国际航空港有限公司	(557)
第八节	杭州萧山国际机场有限公司	(571)
第九节	安徽民航机场集团有限责任公司	(576)
第十节	江西省机场集团公司	(581)
第十一节	山东机场有限公司	(584)
第五章	民航所建航站	(589)
概述		(590)
第一节	民航上海龙华航站	(591)
第二节	民航安庆航站	(597)
第三节	民航徐州航站	(598)
第四节	民航阜阳航站	(601)
第五节	民航青岛航站	(602)
第六节	民航临沂航站	(611)
第七节	民航盐城航站	(612)
第八节	民航吉安航站	(613)
第九节	民航赣州航站	(614)
第十节	民航黄山航站	(622)
第十一节	民航淮阴航站	(630)
第十二节	民航芜湖航站	(632)
第十三节	民航景德镇航站	(633)
第十四节	民航南通航站	(635)
第十五节	民航连云港航站	(639)





第十六节	民航上海虹桥航站	(645)
第十七节	民航九江航站	(647)
第十八节	民航泉州航站	(649)
第十九节	民航烟台航站	(650)
第二十节	民航宁波航站	(656)
第二十一节	民航常州航站	(663)
第二十二节	民航温州航站	(667)
第六章	地方所建航站	(673)
概述		(674)
第一节	国民政府上海龙华飞行港管理处	(675)
第二节	黄岩民用航空站	(676)
第三节	义乌市民用航空管理局(站)	(685)
第四节	衢州市民用航空局(站)	(689)
第五节	九江民用航空局(站)	(691)
第六节	潍坊民用航空管理局(站)	(695)
第七节	安庆民用航空局	(702)
第八节	泉州晋江机场股份有限公司	(706)
第九节	武夷山民用航空站(公司)	(712)
第十节	徐州市观音机场总公司	(715)
第十一节	景德镇机场	(718)
第十二节	舟山市民用航空管理局(站)	(722)
第十三节	阜阳民用航空局	(728)
第十四节	威海市民用航空管理局(站)	(730)
第十五节	山东航空临沂机场有限公司	(736)
第十六节	盐城民航站	(739)
第十七节	龙岩冠豸山机场有限公司	(743)
第十八节	无锡机场有限责任公司	(744)
第十九节	吉安井冈山机场	(748)
第二十节	东营永安机场公司	(749)
第七章	空中交通管理机构	(751)
概述		(752)
第一节	国民政府交通部民航局上海空中交通管制处	(753)
第二节	民航厦门航务管理站	(754)
第三节	民航华东管理局航务管理中心	(763)
第四节	民航华东地区管理局空中交通管理局	(770)
第五节	民航青岛空中交通管理站	(780)





第六节 民航济南空中交通管理中心	(785)
第七节 民航合肥空中交通管理中心	(787)
第八节 民航南京空中交通管理中心	(791)
第九节 民航杭州空中交通管理中心	(794)
第十节 民航南昌空中交通管理中心	(796)
第十一节 民航福州空中交通管理站	(799)
第十二节 民航宁波空中交通管理站	(801)
第十三节 民航温州空中交通管理站	(805)
 第八章 航空油料供应机构	(809)
概述	(810)
第一节 民航上海管理局油料处	(811)
第二节 中国航油华东公司	(819)
第三节 中国航油浙江分公司	(833)
第四节 中国航油厦门分公司	(836)
第五节 中国航油福建分公司	(839)
第六节 中国航油江苏分公司	(841)
第七节 中国航油山东分公司	(844)
第八节 中国航油安徽分公司	(847)
第九节 中国航油青岛分公司	(852)
第十节 中国航油江西分公司	(854)
第十一节 中航油烟台有限公司	(858)
第十二节 南京空港油料有限公司	(861)
第十三节 上海浦东机场航油公司	(864)
 第九章 服务保障机构	(869)
概述	(870)
第一节 民航上海医院	(871)
第二节 上海外航服务公司	(874)
第三节 民航上海中等专业学校	(881)
第四节 上海华东民航机场建设有限责任公司	(888)
第五节 民航华东地区管理局机关服务中心	(894)
第六节 上海空港巴士有限公司	(899)



第一章

管理机构

概 述

中国第一个主管民用航空的政府机构是成立于1919年3月的北洋政府交通部筹办航空事宜处。1920年8月该处被裁撤后,其事权统一归入工作重点放在建设军用航空的北洋政府国务院航空事务处。国民政府定都南京后,经过近一年时间的统一认识,民用航空才列入交通行政范围,统由交通部管辖。虽然在1929~1946年间,国民政府曾先后组建过中国航空公司等数家骨干航空运输企业,但是,交通部仅在该部内设一个科(该科先设在航政司,不久改隶邮政司,后来又划归航政司)管理民用航空业务。抗日战争胜利前夕,国民政府内一些有识之士开始提议,在政府内设置民用航空专管机构,以适应未来中国民用航空事业的发展。为此,国民政府交通部、国防部、航委会等部门反复协商研究达两年之久,报经蒋介石批准后,由国民政府行政院下达指令,于1947年1月20日成立国民政府交通部民用航空局。

中华人民共和国成立后,从20世纪50年代初开始,中国民用航空实行了近半个世纪的政企合一管理体制(1952年5月到1953年6月曾实行政企分开)。在此期间,中央人民政府革命军事委员会民用航空局(简称“军委民航局”),在华东地区组建了第一个民航监管机构,即于1950年6月1日正式对外办公的上海办事处。其后,在该处基础上几经扩编而成的民航上海管理局于1959年1月1日宣布成立,并按民航总局要求,负责华东地区民用航空事业的经营管理工作。至1960年,华东地区的安徽、山东、江苏、江西4个省分别在民航各省管理处及航站的基础上组建省一级民航管理局(简称“省局”)。1961年6月13日,民航浙江省局成立。为适应上海至福州通航需要,1974年11月18日,民航福建省局组建。自此,华东地区的6个省会城市都建立起了民用航空管理机构,形成民用航空经营管理网络。

华东地区的民航行业管理机构建立于1988年。是年,根据国务院批准的《关于民航系统管理体制改革的报告》精神,民航上海管理局实行政企分开的管理体制,该局“一分为三”,分别组建了民航华东管理局及自主经营的中国东方航空公司和上海虹桥国际机场。1988~2003年间,新组建的民航华东管理局仍为“双轨”运行的管理机构,即一方面对航空公司、机场公司等航空企业实行的是行业管理职责;另一方面因各省局的管理体制改革尚未开展,仍然领导辖区内6个局(机)场合一的省局,直接开展航空运输的保障。期间,1997年和2000年,民航江苏、福建及浙江省局实行局(机)场分离,分别成立实行行业管理的行政性省局。2003年,根据国务院关于进一步深化民航行政管理体制改革的要求,华东地区的各省局全部撤销,民航的各机场移交当地政府,实施属地化管理。

与此同时,为建立适应市场经济和民航发展需要的行业管理体制和运行机制,民航华东管理局于2003年8月26日更名为民航华东地区管理局后,在华东地区6个省的省会及个别计划单列市建立民航安全监督管理办公室,作为该局的派出机构。地区管理局及各监管



办按照民航总局赋予的职责,对所辖地区内的民航企事业单位执行国家有关法律、法规、规章制度的情况进行行政检查、监督;监管民用航空空中、地面安全工作;按照授权对民航企事业单位、从业人员、航空器及其部件进行审定、监管;对民用航空市场实施监督管理,以确保华东地区航空安全和推进航空市场健康有序发展。

第一节 国民政府交通部民用航空局

国民政府交通部民用航空局(简称“民航局”),民国36年(1947年)1月20日成立于南京,是20世纪40年代末国民政府为规划建设经营管理中国民用航空事业而专设的一个机构。戴安国为首任局长,左纪彰为副局长。该局宣布成立时,正值中国航空公司(简称“中航”)及中央航空公司(简称“央航”)飞行事故频仍,社会舆论对于民航安全几乎失去信心之时。该局成立后,即着手航路建设,建立空中交通管理机构,统一航空通信机构,设置气象网;同时,扩修了部分机场,制订了一些安全规章制度和收费标准,在民航的安全管理上做了一些有益的工作,使当时民航的安全形势有一定好转。民国37年12月,该局随国民政府迁至广州,并于翌年1月正式办公。1949年10月1日,中华人民共和国成立,该局随国民党政府迁至重庆。是年11月,中国人民解放军包围重庆后该局便随国民党政府迁至成都。同年12月7日正式迁往台湾。

一、组建经过

国民政府定都南京后,政府内未设专管民用航空事务的机构,该项事务主要由交通部掌理。民国17年,交通部曾在该部航政司内设一个科,亦称该司第四科,掌管民用航空事务。自此以后,关于民用航空行政的管理权限,交通部和军政部的航空署时有争执。到了民国18年6月,才由国民党第三届中央执行委员会第二次全体会议议决加以划分,将邮政航空事项明确划归交通部主管。鉴于当时交通部举办的空运是以运输邮件为主的“邮运航空”,所需经费也是在邮政收入项下拨用的,于是,交通部将该部航政司第四科裁撤,将它所掌理的民用航空行政事务并归该部的邮政司第二科办理。后来,为了工作上的方便,民国19年2月交通部又在邮政司添设第三科,专管民用航空行政事务。民国22年,交通部将邮政司第三科改称空运科。民国24年6月,因交通部所属的邮政总局自上海迁至南京,并与该部合署办公,部内的邮政司因没有存在的必要而被裁撤,但保留了其中的空运科,将它再行改属于该部的航政司,仍作为交通部部内掌管民用航空行政事务的单位。民用航空规模庞大,性质复杂,其工作决非空运科一科人员所能担负。抗日战争爆发后,国民政府移驻重庆,初期,组建民用航空专门管理机构一事不可能提到议事日程上。抗日战争胜利前夕,国民政府有关部门及关注民用航空事业发展的有识之士,便多次建议,应仿照美国及其他航空发达国家的先例,由政府特设一民用航空局,直隶行政院,专理全国民航事宜,以适应中国民航事业的现状及发展。

