

民航研究论丛

Collection of Civil Aviation Studies

第一辑



李 军◎著



中国民航出版社

民航研究论丛

Collection of Civil Aviation Studies

第一辑

李 军◎著

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

民航研究论丛. 第一辑/李军著. —北京: 中国民航出版社, 2010. 12

ISBN 978-7-80110-968-2

I. ①航… II. ①李… III. ①民用航空-交通运输业-经济发展-中国-文集 IV. ①F562. 3-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 216514 号

责任编辑: 姚祖梁 杨玉芹

民航研究论丛. 第一辑

李 军 著

出版 中国民航出版社

地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)

排版 北京艺和天下文化传播有限公司

印刷 北京金吉士印刷有限责任公司

发行 中国民航出版社 (010) 64297307 64290477

开本 787 × 960 1/16

印张 21.5

字数 255 千字

版本 2010 年 12 月第 1 版 2011 年 3 月第 2 次印刷

书号 ISBN 978-7-80110-968-2

定价 46.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

· 序 ·

我出书的念头，缘于庆祝中华人民共和国成立60周年和新中国民航建立60年。去年7月至11月，《中国民航报》开设了“见证——我与新中国民航”征文专栏，共刊登68篇文章，其中有我的供稿10篇。

在为写征文收集素材中，我深感民航史料比较分散，缺少系统记载民航发展历程的书籍，就赶着编写一本《中国民航年谱（1949—2009）》。在翻阅自己以往所发表的文章、所撰写的研究报告和对所负责工作的讲话中，也感到有必要汇集留存下来，就汇编了这本集子。书中共收录了56篇文章，分为“发展篇”、“改革篇”、“管理篇”、“企业篇”四个部分。

“发展篇”跨度近30年，正是民航改革开放和快速发展的时期。主要从自己做规划工作的角度，叙述了不同阶段民航发展的战略布局、方针政策和重要举措。在后一阶段，较多地阐述了贯彻落实科学发展观的问题，并先后言及支线运输、融资租赁、航空物流、应对油价高企等专题。《航空运输发展的波动性与提高抗风险能力》是一篇较有深度的文章，这是国内外民航业还没有很好解决的一个问题。最后一篇《提高航空运输的便捷性》，是对当前我国民航发展中所遇到的一个突出矛盾和挑战的思考。

“改革篇”中，《我国民航管理体制的演变》和《民航体制改革纵深谈》两篇，是全面记载和阐述民航管理体制改革的。关于价格机制改革的有3篇。民航行政管理、空中交通管理和构建公共财务体



系,都紧扣政企分开的主题。遵循市场化改革方向,对规划、统计工作和国内航线经营许可管理问题作了探讨。

“管理篇”围绕安全、质量和效益。《民航历年飞行事故统计分析》撰写较早,国内此前尚无此类报告。其余是进入民航总局领导班子后,对分管工作的讲话摘编。先有直管企业时对提高效益的要求,继为企业脱钩后对转变增长方式、对航空市场管控的意见。有关航班正常的内容,占有较大分量。

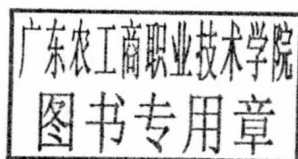
“企业篇”系我到东航工作后,在深入学习实践科学发展观、应对国际金融危机、促进企业振兴、实施改革重组、开展党建创新和反腐倡廉等方面,所发表的文章和讲话,包括学习体会和调研成果。

在整理书稿中,我感到自己对民航改革与发展的基本认识,是符合党和国家的路线和方针政策的,紧密结合了行业与企业工作的实际。希望读者以与时俱进的态度来审视,不要拘泥于我的观点。由于自己的水平所限,不免疏失和偏颇,也望不吝指正。

谨以此书,献给我衷心热爱和为之尽力的民航事业,献给关心、培养和支持我的领导和同事,献给我的家人和朋友。幸得喜爱,甚感欣慰!

李军

2010年11月18日



· 目 录 ·

序



发展篇

中国民航发展的新起点 (1981年6月30日)	003
对提高民航国内运输能力的建议 (1984年10月23日)	008
“七五”期间我国民航发展的战略布局和政策措施 (1986年8月15日)	012
民航发展速度与产业政策 (1986年12月10日)	016
民航支线运输的发展趋势 (1987年2月15日)	021
地方发展航空运输的途径与政策——兼述地方办民航的 做法和经验 (1989年1月30日)	032
90年代民航发展规划调整思路 (1993年10月22日、23日, 12月29日)	039
在亚太地区机场发展机遇第二届年会上的发言 (1995年11月)	058
建设运输体系 发展民航事业——学习李鹏总理 《建设统一的交通运输体系》的体会 (1997年9月21日)	063
加强基础建设 推进体制改革——再谈学习李鹏总理 《建设统一的交通运输体系》的体会 (1997年11月9日)	074



附：建设统一的交通运输体系（1997年8月5日）	081
民航要以新的姿态适应发展的趋势（1996年11月13日）	092
更好地开展飞机租赁融资业务（2001年11月9日）	096
大力促进航空运输的恢复与增长（2003年7月24日）	099
中美民航发展的比较与启示（2004年4月6日）	103
在科学发展观指导下发展民航事业（2004年5月27日）	107
加快发展中国的航空物流（2005年5月19日）	111
积极应对国际高油价的严重冲击（2005年10月14日）	116
关于编制民航发展“十一五”规划的几个问题 （2006年4月28日）	119
大力发展西北地区的航空运输（2006年6月20日）	130
航空运输发展的波动性与提高抗风险能力（2009年12月9日）	132
提高航空运输的便捷性（2010年10月28日）	143



改革篇

健全与加强民用航空的行政管理（1984年7月15日）	151
我国民航管理体制的演变（1986年12月10日）	157
我国国内航空运价存在的问题（1986年12月10日）	162
我国民航空中交通管制的职能转变（1988年2月15日）	168
民航体制改革纵深谈（1996年6月15日）	175
重视和加强民航统计工作（1995年7月25日）	184
建立健全民航行业综合统计（1995年7月25日）	188
民航市场竞争与价格机制（1998年1月30日）	191
在民航国内航空运输价格改革方案听证会预备会上的讲话 （2003年7月14日）	197

规划工作要适应市场化改革的要求（2004年5月27日）	201
国内航线经营许可管理改革的目标和原则（2005年1月10日）	209
认真搞好国内航线经营许可管理改革（2006年1月23日）	212
构建民航部门公共财务体系（2006年9月5日）	217

管理篇

民航历年飞行事故统计分析（1950—1984）	
（1985年9月16日）	225
切实提高经济效益（2002年7月26日）	233
在2003年全国春运电视电话会议上的讲话（2003年1月9日）	239
大力整顿和规范航空运输市场秩序（2003年1月22日）	243
齐心协力提高航班正常率（2004年3月5日）	247
注重转变增长方式（2004年6月7日）	252
精心搞好暑期运输（2004年6月7日）	254
进一步抓好航班正常工作（2004年6月7日）	257
2005年夏秋季航班安排的背景和原则（2005年1月10日）	260
2006年民航运输生产需要把握的几个问题（2006年1月23日）	266
健全航班正常和延误处置机制（2006年1月26日）	269

企业篇

企业自我发展与履行社会责任的统一（2006年6月11日）	275
抓住世博契机 促进企业振兴（2009年3月10日）	282
关于支持航空运输企业应对国际金融危机的建议	
（2009年3月10日）	288



把科学发展观贯穿于企业发展实践(2009年8月18日)	292
国有企业党建创新的生动实践——兼谈对建立贯彻落实	
科学发展观长效机制的认识(2009年9月2日)	298
着力提高国有企业党建工作的科学化水平(2010年1月23日)	302
在联合重组后上航领导班子任职大会上的讲话	
(2010年2月1日)	307
当前我国航空公司发展的几个问题(2010年2月5日)	310
国企领导人员须提高拒腐防变能力(2010年3月1日)	317
切实做好世博会期间的安全工作(2010年4月29日)	320
在2010年中国民航发展论坛上的发言(2010年5月12日)	324
国有重要骨干企业领导人员提高跨国经营能力专题	
研讨班结业发言(2010年9月9日)	330

后 记



发展篇

中国民航发展的新起点

(1981年6月30日)

民用航空是现代化的交通运输方式，也是直接为工、农业服务的生产方式，具有快速、机动、用途广、收效好的特点。旧中国的民用航空发展极为缓慢，基础非常薄弱。中国1929年开始有民用航空，直至1949年，运输总周转量累计只有2亿吨公里。1949年11月，国家成立民用航空局。1950年8月开始航线运输，1951年开始执行专业飞行任务。1962年4月，中国民用航空局扩编为中国民用航空总局，分设北京、沈阳、上海、广州、成都、兰州6个大区民航管理局，下辖各省、市、自治区民航局及航空站。

建国以来，中国民用航空事业得到了迅速发展，航空运输以平均每年20%的速度递增，1980年运输总周转量已达4.3亿吨公里，比解放前20年的航空运输总周转量还多1.1倍，专业航空以平均每年15%的速度递增，1980年飞行小时已达4.3万小时。经过30年的建设，中国民用航空事业已初具规模，在国民经济建设和人民生活中正越来越发挥着重要作用。

中国民航已有航线182条，按不重复的通航里程计算，航线总长为21万公里。其中国内航线159条，全长11万多公里；国际航线和地区航线23条，全长9万多公里。国内航线通达80多个城市。以首都北



京为中心连接各省、区首府、重要城市的国内航空运输网已基本形成。航空运输安全、快速、舒适、经济的优点,也越来越被人们所注意。国家十分重视发展少数民族和边远地区的民航事业,民航班机已成为通往西藏、新疆的重要交通运输工具。成都、西安、兰州到拉萨都有直达航班;北京至乌鲁木齐的直达航班,全程只需3个多小时,大大缩短了边疆与内地的距离。在西藏自治区内,还设有10个航空站,形成了一个地方航线网。

随着中国国际地位的提高和经济建设、旅游事业的发展,中国民航国际航线和国际业务发展很快,现有的国际航线通往4大洲18个国家的21个城市。通航国家是:朝鲜、缅甸、苏联、日本、巴基斯坦、法国、伊朗、罗马尼亚、西德、埃塞俄比亚、南斯拉夫、瑞士、阿联酋、伊拉克、英国、菲律宾、泰国、美国。中国已与40多个国家签订了航空运输协定,中国民航与180多个国家和地区航空公司建立了业务联系。1971年11月,国际民航组织第74届理事会通过决议,恢复中华人民共和国的合法席位。1974年9月该组织第21届大会,选举中国为理事国,中国民航随后派出了常驻国际民航组织代表处。中国民航还加入了防劫持飞机的《海牙公约》和《蒙特利尔公约》。

中国建立了项目比较齐全的专业航空体系。从1951年开始进行飞机喷药杀灭蚊蝇的作业,现发展到有航空摄影、航空探矿、航空调查、海上运输和救护、农作物播种、施肥、除草、灭病虫,森林播种、灭虫、护林、灭火、播种牧草、人工降雨等十几种作业项目,作业区遍及全国(除港、澳、台地区外)29个省、市、自治区,飞行量比建国初期增长43倍。航空探矿和摄影20万小时,飞机防治农林病虫害5亿多亩,林业播种1.6亿多亩,其中不少已郁闭成林,开始采伐。

国家逐年投资新建、扩建和改建了80多个民用机场，其中北京首都机场、上海虹桥机场、广州白云机场、乌鲁木齐地窝铺机场、杭州笕桥机场、天津张贵庄机场、合肥骆岗机场、哈尔滨阎家岗机场等均能在复杂气象条件下起降大型喷气式客机。各个航空站和各条航线上建立了比较完善的通信、导航、气象系统，在航班起降密度较大的主要机场装有航路监视雷达和着陆雷达，配合各高空和中低空指挥室指挥飞行。机场气象台提供较准确的气象预报。近年来，中国民航正着力加强航空网路的规划和建设，并为国外10多家航空公司提供航路服务。

中国民航机群不断扩大，拥有大、中、小型20种飞机。用于国际航线和国内主要航线的机种有波音707、伊尔62、三叉戟、伊尔18等；用于中短途航线运输的有安24、安12、子爵号等；用于专业飞行的有运5、里2、伊尔14、云雀、安30、双水獭、贝尔212等飞机。北京维修基地和上海、成都修理厂都有比较先进的维修设备和技术水准较高的工程技术人员，能够承担伊尔18、安24、伊尔14、里2、运5等飞机的机身大修和发动机翻修。各大区管理局、省、市、区局和航空站分别设有机务维修队、厂，负责对国内外航班飞机过站的检修和停场检修。

中国民航重视教育训练和科学研究工作。民航成都飞行专科学校和民航天津专科学校两所学校，分别培养空勤技术人员和航行管制、通信导航、气象、运输服务、机务维修、经营管理等类技术业务人员，输送到全国民航系统和生产、业务技术部门。民航北京、上海、广州、成都、兰州、沈阳6个大区管理局都有自己的训练基地和技工学校，主要培养飞机维护修理的技术工人和负责各类技术业务人员的短期训练。中国民航的机场设计研究机构，能单独承担现代化大型机场的主体工程设计。如北京首都机场、上海虹桥机场等



大型机场的主体工程,就是中国民航自行设计的。中国民航科学研究工作为民航事业做出了有益贡献,研制的盲目降落设备和特高频自动定向项目曾分别获得国家科技一等奖和国防科技奖。

中国民航认真执行周恩来总理“保证安全第一,改善服务工作,争取飞行正常”的指示,教育全体职工牢固树立“安全第一”的思想,始终把安全放在首位。中国民航有一支技术优良的飞行队伍和一套严格的飞行指挥、勤务保障等规章制度,飞行安全在国际上享有盛誉。承担国际航线和国内主要干线飞行的北京管理局第一飞行总队,执行大量的航班和重要专、包机任务,曾在90多个国家的180多个城市起降,飞遍全球,连续24年保持安全飞行纪录。随着现代化大型运输机和先进的通信导航设备的增加,中国民航班机正常性也相应提高。中国民航十分重视旅客服务工作,不断增添服务设施,扩大服务项目,提高服务技能,以更好地为旅客服务。

1980年,中国民用航空认真贯彻国民经济“调整、改革、整顿、提高”八字方针,按照国家对民航要走企业化道路的要求,积极稳妥地进行调整改革。1980年3月起,民航总局直属国务院领导,下属的大区管理局、省市局、站实行本系统和当地政府双重领导、以民航垂直领导为主的管理体制,组织机构按企业化要求进行整顿。按照国家对领导人员的要求,在企业领导班子中充实年富力强、具有较高的思想政策水平、专业技术知识和经营管理经验的人才。加强经济核算和企业管理,在各大区管理局单独计算盈亏,并逐步扩大到省市局的二级核算,大大提高了各级领导和广大职工的生产积极性,促进了生产的发展,提高了经济效益,取得建国以来的最好成就。

建国30年来,中国民航事业虽然有了长足进步,但是,与世界一些国家航空运输业相比,运力和运量都有很大差距。中国航空

运输量在整个交通运输量中所占比重很小。许多中小城镇、旅游地区还没有航班飞行。人们未能普遍利用飞机这种最先进的交通工具。中国四化建设和旅游事业的发展，对民航事业提出了新的更高要求。国家确定民用航空要在国民经济调整中发展。要按照企业化的要求，改革管理体制、经营方式和管理方法。有计划地改造、扩建、新建机场，开辟新的航线，增加航班密度。重视人才培养和智能开发。继续抓好飞行安全，提高航班正常率，改善服务工作，提高中国民航的竞争能力，为祖国四化做出应有贡献。

◇本文以武而耳（当时民航局办公室秘书处522办公室的谐音）笔名刊载于《中国经济年鉴》1981年版，这是《中国经济年鉴》的首刊。此后至1990年作者连续为该年鉴撰稿。本文不属言论，作为本书首篇，以反映当时的民航发展状况。收录时作了删节。



对提高民航国内运输能力的建议

(1984年10月23日)

党的十一届三中全会以来,我国民用航空运输事业总的来看发展是比较快的。到1982年,航空运输总周转量即比1978年翻了一番还要多。但民航国际运输和国内运输发展是很不平衡的。随着对外开放政策的实施,国际运输发展得相当迅速,而国内航空运输很不适应客观需要。现对国内航空运输存在的问题进行分析,提出加快发展的建议。

一、近几年国内航空运输发展放慢

近几年国内航空运输虽然每年都有增长,但与过去相比,发展速度不是加快了,而是减慢了;增长量不是增加了,而是减少了。现从1974—1978—1982年两段统计数据可以看出,1974年至1978年国内航空运输总周转量递增率为22.6%,每年增长3124万吨公里;而1978年至1982年递增率为10%,每年平均增长2695万吨公里,比以前少了429万吨公里。后4年旅客增量比前4年要少。但由于国内经济活跃和人民生活水平提高,需要乘坐飞机的国内旅客大量增加,因此供求矛盾十分突出,国内旅客买飞机票难的问题越来越突出。

从航空运输与国民经济发展的比例关系来看,建国以来,我国