



# 中国民用航空志

《中国民用航空志东北地区卷》编纂委员会编

东北地区卷

中国民航出版社



# 中国民用航空志

## 东北地区卷

主 编：徐奇长  
副主编：丰彦杰 许志忠

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP)数据

中国民用航空志·东北地区卷/中国民用航空志东北地区卷  
编纂委员会编. —北京: 中国民航出版社, 2007. 8  
ISBN 978-7-80110-798-5

- I. 中...
- II. 中...
- III. 民用航空 - 交通运输史 - 东北地区
- IV. F562.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 103084 号

责任编辑: 片石

中国民用航空志·东北地区卷

中国民用航空志东北地区卷编纂委员会 编

---

出版 中国民航出版社 (010) 64290477  
社址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)  
排版 中国民航出版社照排室  
印刷 广州市彩兴印刷有限公司  
发行 中国民航出版社 新华书店  
开本 880 × 1230 1/16  
印张 44.25 + 4 (插页)  
字数 1304 千字  
版本 2007 年 11 月第 1 版 2007 年 11 月第 1 次印刷

---

书号 ISBN 978-7-80110-798-5  
定价 368.00 元

# 提供资料人员

按姓氏笔划排列

于丹	于克	于强	于占惠	于立群	于海庆	于莉莉	马玉峰	方军庆	方矩宏	王伟
王洪	王臻	王大成	王文盛	王永峥	王旭东	王丽华	王志丹	王秀林	王忠和	王晓辉
王培东	王喜文	王惠忠	付宝珠	卢杰	左芳	石岩	石久柱	乔存福	刘利	刘玮
刘峰	刘强	刘文琪	刘志明	刘连滨	刘振军	刘继昆	吕建红	孙圣训	孙福德	安凤伟
安庆东	朱东升	朱光明	朱启生	牟全海	祁锦玲	纪立军	许天牧	许振录	邢树欣	严友山
佟明凯	吴晶	吴志忠	吴建勋	吴海微	吴德彦	宋杰	宋永鑫	宋迎华	宋滨池	张东
张平	张伟	张丽	张欣	张恕	张晖	张鹰	张大平	张玉洪	张丽娜	张克刚
张学义	张松侠	张茂林	张保春	张洪奇	张德旺	李宏	李亮	李斌	李大宇	李广权
李延安	李成勇	李轩修	李宝良	李明昌	李金生	李保良	李显臣	李科铭	李虹诺	李瑞文
李德录	杜万军	杜春华	杨博	杨亚彬	杨春复	杨海航	杨富娟	运太达	远凯军	邱猛
邵丹丹	邵东卫	陈钟	陈可东	陈革平	单成运	周乐夫	周继明	隋英霞	孟兆刚	岳霞
岳俊飞	林泊涛	罗友国	范作钊	范垂荣	郑文臣	侯仁旺	侯志英	俞英	哈伟	柏胜和
祖剑虹	胡忠坤	赵鹏	赵文玉	赵振忠	郝栋	项洪叶	徐东	徐广言	徐晓东	徐景斌
柴万春	柴跃东	聂凤岩	聂荣军	贾禹	贾贤宾	郭波	郭晓初	郭海英	高松	高鹏
高撬	高金秋	崔永静	崔振环	康健	曹杰	黄铁鹰	黄新权	黄耀民	曾倩	曾宪义
程丽君	程晓东	舒龙珠	蒋天淳	楚乃利	路明	蔡山佳	潘强	臧连文		

## 《中国民用航空志》编纂委员会

(2002年6月)

主任：鲍培德  
副主任：杨英宝 刘少成  
委员：栾宝 袁耀辉 王知 谭星禄 宇仁录 王荣华 张志忠 饶绍武  
王中 蒋作舟 刘晓林 李国平 陈海鞠 海连成 白志坚 孟魁梧  
叶毅干 黄遂发 王存浩 曹景舜 谭万庚 关武平

## 《中国民用航空志》编纂委员会

(2005年4月)

主任：高宏峰  
副主任：刘彦斌 董利魁  
委员：黄遂发 袁耀辉 张志忠 宇仁录 王荣华 李江民 饶绍武 王中  
张光辉 杨成峰 张增明 黄登科 夏兴华 张立志 张智勇 曹景舜  
谭万庚 关武平 李家祥 刘绍勇 李丰华 马铁生 英长斌 李海  
苏兰根 李松林 丁跃 田保华 吴桐水 郑孝雍 刘少成 刘平  
陈利人 王立新

## 《中国民用航空志》编纂委员会

(2005年12月)

主任：高宏峰  
副主任：刘彦斌 任超英  
委员：黄遂发 袁耀辉 张志忠 宇仁录 王荣华 李江民 饶绍武 王中  
张光辉 杨成峰 张增明 黄登科 夏兴华 张立志 张智勇 曹景舜  
谭万庚 关武平 李家祥 刘绍勇 李丰华 马铁生 英长斌 李海  
苏兰根 李松林 丁跃 田保华 吴桐水 郑孝雍 刘少成 刘平  
陈利人 王立新

## 《中国民用航空志》编纂委员会

(2007年8月)

主任：王昌顺  
副主任：刘彦斌 任超英  
委员：刘亚军 庄文武 王战斌 周来振 宇仁录 李江民 浦照洲 王荣华  
蒋怀宇 张红鹰 张光辉 杨成峰 张增明 黄登科 夏兴华 张忠孝  
张智勇 刘雪松 高宗禄 关武平 李家祥 刘绍勇 李丰华 崔志雄  
孙立 李海 苏兰根 李松林 丁跃 田保华 吴桐水 郑孝雍  
刘少成 李京花 刘平 陈利人 王立新

## 《中国民用航空志》编纂工作指导组

(2002年6月)

主任：杨英宝 刘少成  
副主任：刘平  
顾问：高华 黄述贤  
成员：王立新 董汉文 王世敏 徐穗云 沈清如 胡新龙 徐奇长 朱金田

## 《中国民用航空志》编纂工作指导组

(2005年4月)

主任：刘少成 刘平  
副主任：陈利人 王立新  
成员：李大顺 王世敏 徐国基 沈清如 李蕴明 徐奇长 付银芝

《中国民用航空志》编纂工作指导组  
(2007年8月)

主任：刘少成 刘平  
副主任：陈利人 王立新  
成员：相如山 王世敏 徐国基 沈清如 李蕴明 徐奇长 付银芝

《中国民用航空志·东北地区卷》编纂工作委员会  
(2002年5月)

主任：谭万庚  
副主任：周永前 牛宪廷  
委员：王昌安 郝虎臣 高志强 宋玉岐 高广文 贾振修 张子芳 王焕来  
董守善 张静茹

《中国民用航空志·东北地区卷》编纂工作委员会  
(2006年7月)

主任：高宗禄  
副主任：牛宪廷 王焕来  
委员：白成和 张复来 王昌安 任恩岩 张华 何西斋 王东航 胡安俊  
吕安湘 董守善 祝凯

## 《中国民用航空志·东北地区卷》审查工作委员会 (2002年5月)

主任：牛宪廷

副主任：刘树柏 徐奇长

委员：杨忠华 吴瑞呈 苏宝新 孟 泉 崔卫朝 柴万春 胡孝明 杨学智

## 《中国民用航空志·东北地区卷》编纂人员

主 编：徐奇长

副主编：丰彦杰 许志忠

编 纂：朱庆山 杨学智 郭银河 李晓东 孙福德 宋滨池 于 江 管廷文  
徐 东

美 编：徐奇长

特邀顾问：陈 锋



# 总序

中国民航志的编写工作从2000年底全国民航史志工作会议启动，历经6年后，《中国民用航空志》将陆续印刷出版，与广大民航员工和社会读者见面，这是可喜可贺的一件大事。在此，谨向为《中国民用航空志》的编纂付出艰苦努力的全体民航史志工作者表示诚挚的敬意；向为《中国民用航空志》的编纂提供热情指导、帮助和大力支持的中国地方志领导小组办公室及各民航单位的有关领导和同志表示由衷的感谢！

《中国民用航空志》是我国第一部较为全面、系统、完整记载中国民用航空事业从无到有、从小到大变化发展历程的志书。将中国民用航空事业的发展变化情况及经验教训如实地记载下来，献给民航事业的创业者和建设者，献给关心中国民用航空事业的所有读者，是民航史志工作者的共同心愿。编修地方志是中国特有的历史文化传统，社会主义新方志是对旧方志的继承和发展。江泽民同志曾指出：“编纂社会主义新方志是两个文明建设的组成部分，是社会主义文化建设的系统工程，是承上启下，继往开来，服务当代，有益后世的千秋大业。”

中国的民用航空事业，如果从北洋政府交通部于1919年3月成立筹备航空事宜处，1920年5月开辟首条航线——京沪线的北京—天津航段算起，至今已有近90年的历史。近代中国民用航空事业是在近代中国外受帝国主义的侵略和压迫，内受封建主义的统治和奴役，日益沦为半殖民地、半封建社会的条件下发展起来的。从1920年到1937年卢沟桥事变前夕，中国的民用航空运输从承办航空邮件着手，以取得政府当局的经费补贴，既有一些军事色彩，又具有殖民地半殖民地官僚买办企业性质，在很大程度上还受到外国民航资本的左右。可以说不论是北洋政府，还是中国航空公司、中央航空公司，以及日本帝国主义扶植的满洲航空公司和美国人办的“民航空运队”，它们都是封建势力、官僚资本和帝国主义控制和操纵的运输机构。

1949年10月1日中华人民共和国的成立，标志着中国从半封建半殖民地社会开始进入新民主主义和建设社会主义的时期，也标志着中国民航进入新的历史阶段。中国共产党的领导是社会主义民航事业壮大发展的根本保证。新中国的民用航空事业是在党中央、国务院领导下起步的，是在调整中发展、在曲折中前进的，是在不断的改革中成长壮大的。

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。1949年11月9日，在中国共产党的直接领导下，中国航空公司、中央航空公司的2000多名员工毅然起义，回到新中国的怀抱，受到毛泽东主席和周恩来总理的高度评价和赞扬，“两航”起义为新中国的民用航空事业提供了技术基础和物质条件。从

1949年11月起，国务院、中央军委陆续从军队、院校抽调干部加入民航，着手建立行政机构和业务系统工作，并大体于1950年5月完成。1950年7月1日，由中国和苏联合资组建的中苏航空公司成立，并开辟北京至苏联赤塔等地3条航线；当年8月1日，中国民航开辟天津经北京至重庆、广州的国内航线，史称“八一”开航，标志着新中国民航开始走上新的征程。

在第一个五年计划中，民航的航线网络建设和航空业务有了较大发展，初步建立了以首都北京为中心的连接东北、华北、华东、中南、西南和西北地区主要城市的航线网；初步更新了机型；管理体制有所改进，企业经营取得了较好效益（1955年和1956年累计盈利1160万元，实现了“不赔而逐渐达到稍有盈余”的要求）；加强了机场建设。1958年到1960年的“大跃进”期间，新中国民航事业的发展上出现了一次较大的挫折。1961年1月，中共八届九中全会批准了“调整、巩固、充实、提高”的方针，中国民航事业随着全国工农业生产建设情况的逐步好转，又重新走上了正轨并取得了较大发展。1966年到1976年的“文化大革命”期间，中国民用航空事业遭受到严重的破坏，1968年到1974年的7年间，民航累计亏损13735万元，其中1973年亏损达2900万元。在周恩来总理的亲切关怀下，中国民航于1974年实现了“飞出去”的目标。这一年，中国民航的两架客机分别从北京分东西两个方向环绕地球一周，同时试航纽约成功；随后接连开辟了北京—莫斯科，北京—上海—大阪—东京，北京—卡拉奇—巴黎，北京—德黑兰—布加勒斯特—地拉那航线。这4条国际航线的开辟，标志着中国民航开始进入国际航空市场的新阶段。到1974年底，中国民航已有8条国际航线，比1973年增长了1倍；通航里程达到37062千米，比1973年增长了7倍。

1978年中共十一届三中全会总结了中华人民共和国成立以来的历史经验教训，决定把全国的工作重点转移到社会主义现代化建设的轨道上来。贯彻国家实行的改革开放政策，特别是1980年以后，中国民航加快了前进的步伐，取得了巨大的成绩。

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1万人次，运输总周转量仅157万吨公里。经过近60年的发展，尤其是改革开放以后的20多年中，中国民用航空事业的发展日新月异，变化巨大：

运输航线网络遍布五大洲，运输能力显著增强。截至2006年，中国15家航空公司飞行43个国家的88个城市，每周提供1307个定期客运往返航班和204个定期货运往返航班；共有51个国家的93个航空公司飞行中国大陆31个城市，每周提供1262个定期客运往返航班和307个货运往返航班。运输生产大幅增长已居世界前列。改革开放之初的1980年，中国民航全年运输总周转量仅4.29亿吨公里，全年旅客运输量343万人，名列世界民航第35位。2005年中国民航运输总周转量达到261亿吨公里，在国际民航组织缔约国中排名第二。其中旅客运输量13827万人次，货邮运输量307万吨，分别比1978年增长87、57和48倍，分别比上年增长13.1%、14.1%和10.8%，5年年均增长15.3%、15.5%和13.9%，旅客周转量高于世界平均增长水平6.5个百分点。截至2005年底，全行业共有运输飞机863架，其中客机835架，货机28架。1996年到2006年间国内运输航空器平均年增长率为9.61%，其中2006年度增长量最大，增长率为15.5%。中国民航主力机队均为世界上最先进的机型，技术新、机龄短、性能

好，提高了飞行的安全性、舒适性和经济性。

机场及基础设施建设成就显著。改革开放 20 多年来，新建、改扩建了 100 多个民用机场。到 2005 年，全行业固定资产投资总额 200 亿元，共有 28 个大中型建设项目竣工投产。2006 年底，民用运输机场达到 147 个。

安全水平不断提高。中国民航始终不渝地贯彻周恩来总理“保证安全第一，改进服务工作，争取飞行正常”的批示，坚持“安全第一，预防为主”的方针，正确处理安全与发展、安全与效益的关系。不断总结经验教训，安全管理从行政化管理向法规化管理、从经验型管理向科学型管理、从事后查处向事前监督转化，一系列切实有效的安全法规大大提高了中国民航飞行的安全性。

体制改革取得新突破。国务院、中央军委于 1980 年 3 月 5 日下达了改变民航领导体制问题的文件，自 1980 年 3 月 15 日起，民航脱离军队建制，除航行管制外其他工作均向国务院报告。从此，中国民航彻底告别军事供给制，逐步按经济规律运行，以适应国家现代化建设的需要。1987 年 10 月 15 日，民航西南管理局、中国西南航空公司、成都双流机场分别组建并正式成立。此后，参照西南民航改革试点，中国东方、国际、西北、北方、南方航空公司相继组建成立，同时分别建立相应的地区管理局和机场管理机构。随着社会主义市场经济体制的建立和逐步完善，以及航空运输全球化竞争的需要，2002 年民航按照国务院关于深化民航体制改革的决定的要求，着手将民航直属的 9 家航空运输企业、4 家服务保障企业，分别联合重组为中国航空集团公司、中国东方航空集团公司、中国南方航空集团公司、中国民航信息集团公司、中国航空油料集团公司和中国航空器材进出口集团公司六大集团公司，并与民航总局脱钩。民航企业和企业集团开始进一步建立和完善自主经营、政府依法监管的运营机制。从 2002 年开始，除北京首都国际机场和西藏自治区机场外，中国民航将民航所属机场全部下放地方。2004 年 7 月 8 日，甘肃省内机场全部移交甘肃省人民政府，标志着民航机场属地化管理体制改革完成。中国民航初步形成了与社会主义市场经济相适应、符合行业发展规律并与国际接轨的新型管理体制和运行机制。

经济效益和社会效益显著。2006 年 1—11 月份全行业累计实现主营业务收入 2084.9 亿元，利润总额 90.1 亿元，比上年同期提高 30.7 亿元。日益壮大的中国民航已成为国民经济建设中的一支生力军，在现代化建设和社会发展发挥着不可替代的重要作用。

对外开放取得重大进展，国际地位日渐提升。到 2006 年底，中国与其他国家双边航空运输协定总数达到 106 个（其中草签 13 个）。2004 年 10 月 2 日，在国际民航组织第 35 届大会上，159 个有投票权的缔约国代表投票选举该组织一类常务理事国，中国以 150 票的高票数首次当选。突飞猛进的发展，使中国民航逐步成为世界民航领域中举足轻重的力量，中国民航的实力在国际上得到了普遍认同。

“盛世修志”是我国的优良文化传统，中国民航从 1978 年党的十一届三中全会以来，特别是 1980 年开始走上企业化道路之后，得到了突飞猛进的发展，20 多年中发生了翻天覆地的变化，取得了辉煌的成就。中国民航的发展历史值得认真回顾总结，有成功的经验，也有失误和教训。然而，中国此前没有一部完整记录民用航空事业发展的史

志书籍。过去，我们也编写出版过中国民航史志类书籍，各省、市也要求民航单位编写地方志民航部分，但由于各地要求不尽相同，在篇目设置、下限时间、记述内容等方面都有差别，且有不少省市志的民航部分不是单独成书。因此，2000年底民航总局启动了中国民航志的编修，要用民航自己的力量编写一部民航自己的志书。《中国民用航空志》同以前其他任何类民航史志书籍相比，是反映中国民航历史发展时期最长、内容最为丰富全面、资料最为准确，最具权威性的民航人自己编写的专业志书。《中国民用航空志》遵循辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，坚持实事求是的原则，以翔实的资料，按照新方志的编写要求，上限据史实追溯到有民航活动起，下限至2004年民航完成机场属地化管理后，全面、真实地记述了中国民用航空事业的历史状况及发展进程。

回顾中国民航发展的历史，是为了更好地前进，以便于取得更大的成就。如实记载中国民航发展的历史，就可以留住过去，以利于总结经验和教训。修志的目的在于用志，唯有用志——当代人用志、后代人用志才能体现志书的价值。编修新方志的目的既要记述历史、传承文明，更要为当前经济建设、社会发展做出贡献。因此，用志与修志同样重要。《中国民用航空志》的编纂任务完成后，最终还要使其发挥作用，这才是我们的真正目的。相信《中国民用航空志》一定能够很好地承担起“资治、教化、存史”的作用。

《中国民用航空志》编纂委员会

2007年6月6日

## 序

经过5年左右时间努力,《中国民用航空志·东北地区卷》终于付梓问世了。这里记录着东北民用航空事业80多年的风雨历程,是一笔宝贵的精神财富,来之不易,值得庆贺。值此,我谨代表民航东北地区管理局和管理局党委以及《中国民用航空志·东北地区卷》编纂委员会向为此部志书付出辛勤努力,默默耕耘、甘于奉献的编纂人员表示诚挚的敬意;向给予我们热情指导、帮助的民航总局史志编审委员会、沈阳市地方志办公室的领导和专家表示衷心的感谢。

鉴往观今,温故知新。东北民航的历史,可追溯到20世纪初。1921年4月,奉系军阀张作霖在奉天(沈阳)成立东三省航空处,开办不定期航班和寄送邮件的飞行,揭开了东北民用航空史的第一页。新中国成立后,东北民用航空事业跨入新的历史发展时期。1950年后的14年,东北民航职工同心协力,艰苦创业,为后来民航事业的发展培养了一批技术骨干和业务人才,积累了宝贵的管理经验。1964年11月,民航沈阳管理局成立,成为全国六大民航地区管理局之一。中共十一届三中全会后,随着改革开放的逐步深入和国民经济的持续发展,东北地区航空运输和通用航空生产出现快速增长势头。1985年首次引进美国麦克唐纳·道格拉斯公司生产的麦道82型飞机。1987年运输总周转量首次突破亿吨公里,通用航空作业飞行连续6年稳定在1万小时以上。1988年自营航线发展到38条,基本形成以沈阳为中心,以哈尔滨、长春、大连为集散地,辐射全国的航线网路。到1990年,东北民航已拥有各型飞机84架,商务载重287.39吨,是1978年的4.6倍。实现运输总周转量1.76亿吨公里,超过全民航1975年的运输总周转量。1990年6月,在民航沈阳管理局的基础上,分别组建民航东北管理局、中国北方航空公司和沈阳桃仙机场。这次体制机构改革,成为东北民航史上政企分开的重大转折,它对促进民航事业的发展起到了积极作用。此后的13年,东北民航开创了前所未有的发展局面,在航空运输、机场设施建设、机队更新、航线布局、飞行安全、行业管理等方面取得了令人瞩目的成就。为适应社会主义市场经济体制的要求和国际航空业激烈竞争的需要,解决民航管理体制运行机制方面的深层次矛盾和问题,2002年3月国务院批准了国家计委会同有关部门和单位研究提出的《民航体制改革方案》。同年10月,以中国南方航空(集团)公司为主体,联合中国北方航空公司、中国新疆航空公司重组的中国南方航空集团公司诞生。2003年,民航东北管理局根据《民航体制改革方案》和总局有关要求,积极稳妥地实施管理局机关改革,顺利完成机场属地化改革和安全监管办公室的组建,新的行业管理体制在民航东北地区初步建立。可以深信,随着新的民航管理体制运行机制的确立,21世纪的东北民航事业必将取得更加辉煌的成就,谱

写更为壮丽的篇章。《中国民用航空志·东北地区卷》正是遵循这条轨迹，以马克思列宁主义、毛泽东思想和邓小平理论为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的方法，坚持实事求是的原则，对征集的两千多万字资料进行去粗取精、去伪存真，力求科学、系统、准确地反映东北民航事业的发展历程，特别是改革开放以来所取得的巨大成就。

《中国民用航空志·东北地区卷》以大量史料充分反映了东北民航之所以能够取得如此成就，是由于中国特色社会主义制度的优越性，中国共产党和人民政府的正确领导，改革开放政策的贯彻执行，以及东北民航几代人共同奋斗的结果。所有这些，都已载入史册，彪炳千古，成为我们今后总结经验、开拓未来的宝贵财富。

编史修志是中华民族的优良文化传统，编修社会主义新方志是一项崭新的事业。

《中国民用航空志·东北地区卷》作为一部专业志，其编修方式和体例尚处在探索阶段，难免存在不足之处，需要不断完善和创新。修志的目的是为了用志，体现其“资治、教化、存史”的价值。志书作为严谨、科学的资料性专著，不仅可为各级领导科学决策提供参考依据，也可为相关事业的发展提供智力支持和精神动力。但愿我们的各级领导部门和全体民航职工都来读好、用好这本志书，深入挖掘其内在价值，充分利用其潜在价值，为东北民航事业谱写新篇再立新功。

民航东北地区管理局局长

高系禄

2007年2月8日

## 凡 例

一、《中国民用航空志》是中国民用航空行业的专业性志书。

二、《中国民用航空志》由综合卷和地区卷组成。综合卷以民航总局站在全行业的角度记述中国民用航空事业的总体发展情况；地区卷以民航7个地区管理局所辖地区为单元，分别记述该地区范围内民航事业的历史状况及发展进程。

三、《中国民用航空志》以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”和科学发展观为指导。遵循辩证唯物主义和历史唯物主义观点，坚持实事求是的原则。按照新编地方志的要求，力求在继承中国历代编修志书优良传统的基础上有所创新，并注意突出行业特色、地方特色和时代特色。

四、采用述、记、志、传、图、表、录等表述方式，以志为主体。重要图片冠于每卷之首，其余图表随文设置。

五、分卷编纂，以卷统志。各卷下设篇、章、节、目等层次。卷首设概述，各篇首设无题小序，以反映事物的整体性和相关联系。

六、采用规范的语体文，以第三人称记叙。简化字、标点符号、专业名词、数字、计量单位等均按国家有关规定执行。

七、1949年10月1日以前的纪年采用中国历史纪年与公元纪年对照方式书写；中华人民共和国成立起用公元纪年。

八、上限据史实追溯到有民航活动起，下限至2004年12月。

九、大事记本着详今明古的原则，采用编年体和纪事本末体相结合的体裁。综合卷大事记简要记录整个民用航空事业发展过程中的大事、要事，地区卷大事记主要记录本地区范围内民用航空事业发展过程中的大事、要事。

十、坚持生不立传的原则。各卷人物篇中设置人物传略，记述已故人物，并设人物简介，扼要记述对各地区民用航空事业有过较大贡献的在世人物，其余收入表录或在各篇中以事系人人志。

十一、资料主要来源于民航档案、史志书籍、报刊等，有关民航业务的统计数字以民航总局统计部门公布的为准。

十二、有关民用航空器及发动机型号的书写参照民航总局适航审定司的咨询通告，以常用习惯写法为准。



2005年4月22日，辽宁省政协副主席赵新良（前右）视察大连周水子国际机场



2005年5月17日，中共大连市委书记孙春兰（中）视察大连周水子国际机场





1983年5月，民航局副局长胡逸洲（右）在沈阳东塔机场检查工作



1991年8月5日，民航局局长沈图（右）视察大连民航大厦并题词



1992年8月，民航局局长胡逸洲（左）在民航黑龙江省管理局检查工作