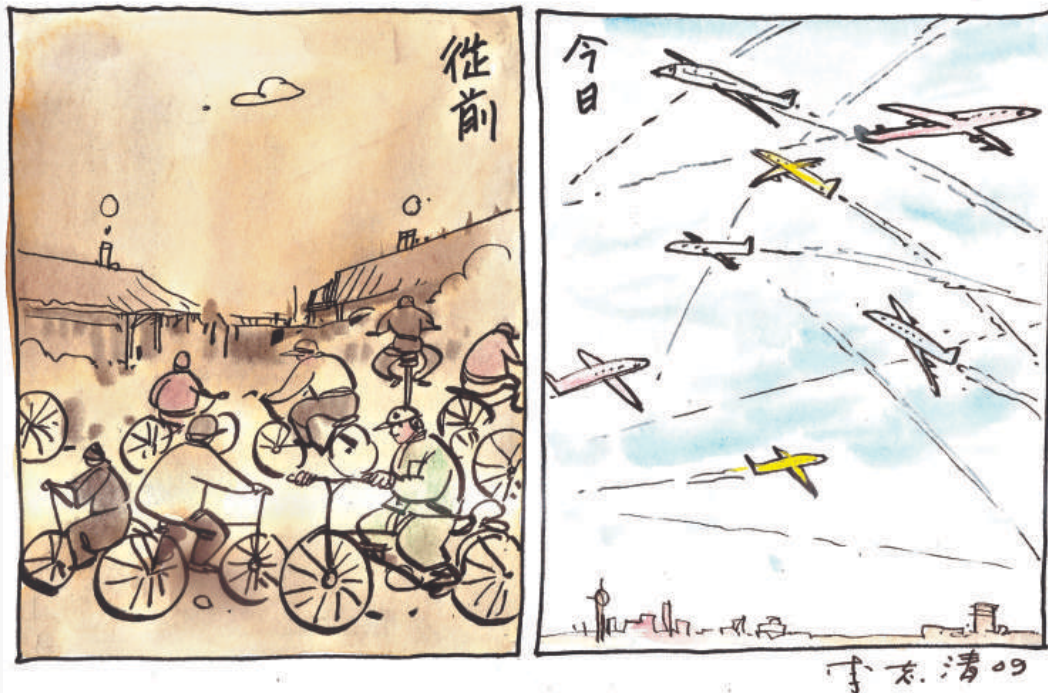


內地乘客58年升19000倍

民航飛入尋常百姓家



1950年，中國大陸坐飛機的旅客只有1萬人次，2008年增至1.92億人次，飆升超過19000倍！同樣在1950年，中國民航只有7條國內航線，通航上海、北京等國內8個城市。而運輸總周轉量、貨郵運輸量分別是157萬噸公里、767噸，2008年分別升至376億噸公里和407萬噸。

自費旅客佔逾半

中國民航局局長李家祥介紹，到2008年底，中國民航擁有160個民用運輸機場，定期航線總數達到1532條，內地通航城市有150個，國際通航城市達104個。全國民航業擁有運輸飛機1259架，以及各類型世界先進的運輸飛機。

由2009年3月至年底，全國將開通35條臨時直飛航線，總距離達到1.6萬多公里，相當於現有全國航路航線總距離的1.1%，較現有飛行航線短近2900公里，將惠及北京、上海、廣州、成都、西安、青島等主要繁忙機場，縮短西南、西北主要城市往返東北、華東和珠三角主要城市的航班飛行距離，乃至華東、珠三角往返歐洲、蒙古的空中航程。

當然，相對於全國超過13億人口，內地飛機旅客仍不足2%，但這是60年間的巨變，特別是

改革開放30年的成果。改革開放以來，中國民航業高速發展，以往只有憑介紹信才能乘坐的飛機，如今已成爲老百姓的尋常交通工具。

中國民航2004年旅客運輸量首次突破1億人次；2006年突破1.6億人次，自費旅客的比例超過公費旅客，達到55%。到2005年底，中國民航定期航班運輸總周轉量在國際民航組織締約國中的排名，由1978年的第37位上升至第2位。目前依然高踞世界第2名。

最初只有2航線

新中國建政初期的民航又是怎樣的？中國民航運輸司司長王榮華表示，新中國最早開闢航線是在1950年8月1日，由天津經北京、漢口到重慶，加上天津經北京、漢口至廣州這兩條航線，後來開通重慶到成都、到貴陽、到昆明的一些航線。「那時候駕駛員除了駕駛飛機外，還要懂得一些商務工作，副駕駛員還要經常去點點貨、看看貨物的情況。有些還要自己動手把貨物去幫捆綁，正駕駛員要爬到飛機上去量量還有多少油啊，需要加多少油啊，他們要做一些現在看來不需要他們做的工作。」

建國初期，國家財力有限，中國民航只有少量

C-46、C-47等小飛機。與世界先進國家普遍使用的機型相比，中國民航使用的飛機落後幾十年。「那時候的飛機機艙不夠密封，不夠防凍，飛行的速度也慢，一小時220公里左右，北京飛昆明，中間要途經太原、西安、重慶，每飛一段就要加油，有時候天氣不好飛兩天都飛不到，現在兩個多小時就到了。」

10年後機場逾二百

以新疆民航爲例，新中國建國初期，當地有10個民航機場，所謂機場就是1000多米的土跑道，飛機起降時就灑灑水，用壓路機壓一壓，平一平，就保障飛機起降了。形象一點就是「飛機是螺旋槳，航線不出疆，吃飯靠補貼，住的是破土房」。新疆現有營運機場數量14個，爲全國機場最多的省區。預期到「十一五」（第十一個五年規劃）後期，新疆機場數量將達17個。到2020年中國民航運輸機場將達244個，增加97個，預料須爲此投資4500億元人民幣。

經過60年發展，中國已崛起成爲民航大國。

（新中國巨變系列·三之三）

撰文：呂少群



- 1) 簡介中國民航在過去60年的發展。
- 2) 將全班分成4至6人一組，着學生討論下列題目：
 - a) 中國民航的運輸總周轉量、貨郵運輸量的增加，反映了國家哪方面的發展？
 - b) 中國民航近年航線的增加，反映了民生方面的哪些發展？
 - c) 試對照中國民航今天與60年前的情況，反映了國家在科技方面有什麼發展？
 - d) 分組報告，然後着學生閱讀《民航飛入尋常百姓家》一文作爲鞏固。
 - e) 總結中國民航60年來的發展，正是國家發展攀上世界前列的例證。

香港通識教育會 許振隆
huicl_2000@yahoo.com.hk



小資料

首架國產大型客機

今年9月初，第15屆亞洲國際航空展在香港舉行，中國展出第一架國產大型客機C919的1比20模型，它將是中國最大的商用航機。「C」字取名自「China」及公司英文名首字母，「9」則寓意「天長地久」；「19」就表示其最大載客量爲190座。

中國4S專門店

2007年7月，杭州出現4S專門店（直升機、警用飛機、農用飛機和私人飛機）。一架巡邏兵系列的直升機，時速160公里，價格在120萬元上下。據估計，全世界約有民用直升機2.4萬多架，平均每百萬人只有3.9架，中國則是0.07架，爲世界平均水平的2%。美國的私人飛機大約十幾萬架。