



第二节 中国民航在曲折中前进

1966.5-1976.10

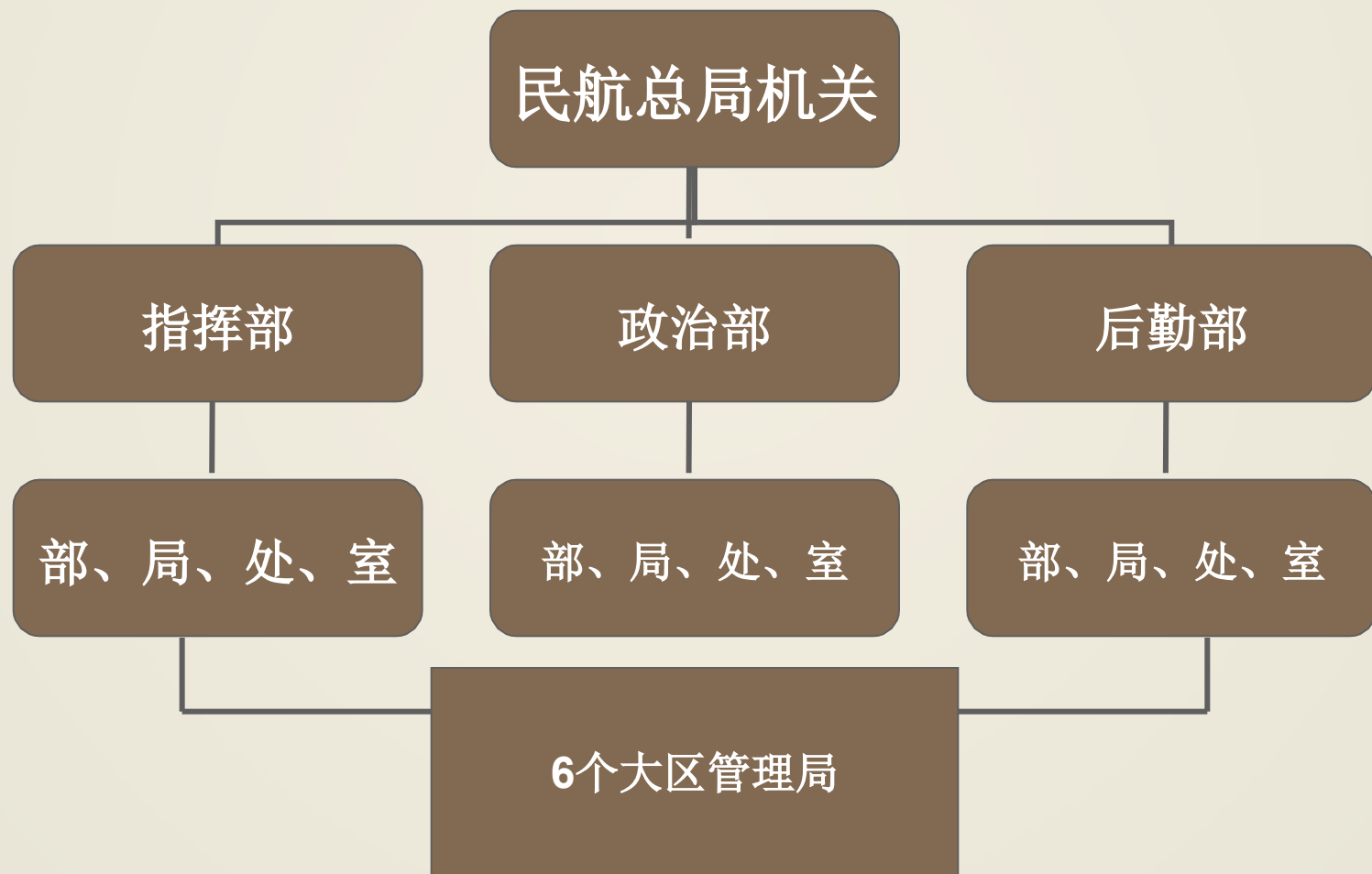
中国民航经受了一次持续时间最长、
范围最广和损失最大的破坏。

1

中国民航在“文化大革命”中遭受挫折

(1) 民航领导体制大改变

1969年11月20日，国务院、中央军委批准并转发了民航局党委《关于进一步改革民航体制和制度的请示报告》，批准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。根据这个决定，民航各级机构按照军队组织序列进行了整编。



这一变动所产生的影响？

- ① 这一大变动使民航完全实行军事化管理体制，这从根本上否定了民航是一个交通运输及通用航空企业的性质。
- ② 财务实行收支两条线，也都由军队统一管理。民航每年的支出由中央财政统一拨付。民航的业务收入由军队上交国家。
- ③ 民航职工实行“义务兵役制”，服役年限和待遇完全按照现役军人的制度执行。
- ④ 军事供给制在民航系统中畅通无阻，不计成本，不讲经济效益和“吃大锅饭”以及飞“政治航线”等等现象大大地发展起来，并造成了后果。



(2) 生产运营下降，企业亏损增加

1967年1月26日，国务院、中央军委发布《关于民用航空系统由军队接管的命令》，规定民航系统以外的任何组织和个人不得干涉和插手民航系统的“文化大革命”。

更为严重的情况是，由于民航的企业性质被否定，从上到下不重视经营管理，怕被扣上“不突出政治”和“单纯业务观点”的帽子。

(3) 机场建设布局不合理，建设过程浪费较大

由于坚持“以阶级斗争为纲”、“战争不可避免”和“备战、备荒、为人民”的指导思想，国家长期把国民经济建设纳入军事化的轨道，民航机场建设也要考虑这种要求。

民航的“三线”机场建设不得不贯彻中央军委副主席林彪提出的所谓“靠山、分散、隐蔽”原则

“三线”建设

“三线”建设任务几乎压倒了一切，建设是政治性的，不能科学考虑实际情况。这种布局不经济，也不适应民航业务发展的需要。



(4) 民航干部队伍和技术力量收到严重摧残

在“文化大革命运动”中，民航局政委刘锦平等人是林彪反革命集团成员之一，他们利用所谓“对敌斗争”、“清理阶级队伍”等口号，在民航系统制造很多假案、冤案。

2 中国民航在曲折中前进

1971年下半年以后，中国接连发生几件重大历史事件：

(1) 9月13日**林彪**乘飞机外逃摔死在蒙古温都尔汗，林彪反革命集团被粉碎。



1971年下半年以后，中国接连发生几件重大历史事件：

(2) 10月25日联合国通过恢复中华人民共和国在联合国的一切合法权益的重大决议。

11月19日，国际民用航空组织第74届理事会，第16次会议通过决议，“承认中华人民共和国政府的代表为中国驻国际民用航空组织的唯一合法代表”，从而驱逐了台湾的代表。



1971年下半年以后，中国接连发生几件重大历史事件：

（3）1972年中美关系解冻、中日两国建立正式邦交。



以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/275133311313011241>