

《当代民航精神与文化》讲义（第一稿）

中飞院马克思主义原理教研室编订

2018年9月

目录

第一讲 绪论	1
1.1文化与民航文化.....	1
1.2当代民航精神及其与民航文化的关系.....	7
第二讲 当代民航精神的提出及时代背景	11
2.1当代民航精神的凝炼与提出.....	11
2.2 永暑礁试飞行动.....	16
2.3 永暑礁试飞成功的重要意义.....	22
第三讲 当代民航精神的历史积淀	28
3.1冯如与近代中国早期的航空活动.....	28
3.2民航运输与抗日战争.....	33
3.3航空报国与新中国民航的起点.....	37
3.4改革开放后中国民航发展的主要成就（四个方面）.....	42
3.5当代民航强国战略的精神支点.....	48
第四讲当代民航精神的内涵解读	54
4.1 忠诚担当的政治品格.....	58
4.2 严谨科学的专业精神.....	62
4.3 团结协作的工作作风.....	65
4.4 敬业奉献的职业操守.....	69
第五讲 弘扬和践行当代民航精神	74
5.1 社会主义核心价值观概述.....	74
5.2 弘扬和践行当代民航精神的重要意义.....	79
5.3 如何弘扬和践行当代民航精神.....	88
5.4 弘扬和践行当代民航精神的生动实践.....	91
第六讲 民航文化的特征及其结构	97
6.1 民航文化的涵义和特征.....	97
6.2 民航文化的结构.....	105
6.3 民航文化建设的重要性.....	111
第七讲 民航文化的多种样态和基本要素	116
7.1 民航企业文化.....	116
7.2 民航岗位文化.....	124
7.3 民航文化的基本要素.....	128
第八讲 民航校园文化与大学生活	132
8.1我国主要的民航院校及其文化特色.....	132
8.2 民航校园文化建设对民航大学生成长的作用.....	145
8.3 创新民航校园文化，传承民航精神.....	148

第一讲 绪论

1.1文化与民航文化

一万多年前，新疆哈巴山谷多尕特洞穴，珍奇的岩画群中，一幅形似现代飞机的图形，令人惊叹。茹毛血饮、刀耕火种时期，留下了如此想象飞扬的印痕，天赋灵感，智慧无疆。2500年前，诗人屈原仰天长叹，发出“天问”：遂古之初，谁传道之？上下未形，何由考之？暝昭晬暗，谁能极之？冯翼惟像，何以识之。明明暗暗，惟时何为？阴阳三合，何本何化……这一诗句感天撼地，卓绝惊世。（大意是：天地之始，远古之初，是谁将道传递到这个宇宙。天地宇宙都没有形成，更何况人了，那我们作为人类，用什么样的认知角度去考察传道的人是谁呢？已知道的宇宙对我们已经是无穷无尽，那诞生宇宙的环境更是无穷无尽了，谁能找到合适的角度去考究呢？现在感觉忽明忽暗，忽然明白忽然不明吧，忽然得道忽然又在道之外。）唐代文豪刘禹锡有一千古名句，称奇天下：“晴空一鹤排云上，便引诗情到碧霄。”秋高气爽日，一鹤凌云飞翔，满载诗情、遨游云端，奇思妙想，美仑美奂。夸父逐日的神话，嫦娥奔月的传说，仓廩跳落的故事，羽人飞翔的想象，大漠深处敦煌石窟中婀娜多姿的飞天壁画，传神传奇，万代颂扬，表达了古人对天空的向往。华夏儿女“飞翔”的渴望，源远流长，“松脂灯”“孔明灯”“纸风筝”，真实彰显发明的灵感，探索的智慧，生生不息。旷世奇才列奥纳多·达·芬奇有句名言：“人应该有翅膀，假如我们这一代不能实现这个愿望，下一代也会实现。人是万物之灵，必定会像天神一样在天空飞翔。”他的天才预言和研究发明，开启了人类航空科学的大门。

广州黄花岗烈士陵园，在中国始创飞行大家冯如的墓碑铭刻“中国航空之父”，他亲自设计、亲自研制、亲自驾飞，一片赤诚，壮怀激烈，竖起了中国航空的第一面大旗：中国人要有自己奋飞的翅膀！他仅仅比美国莱特兄弟晚6年。可以说，同一时代，同时起跑。100年后，美利坚合众国赫然成了世界民航航空霸主，而作为曾经“万邦来朝”的泱泱大国，中国则多舛多难，被讥讽为“折断了翅膀的鹰”。

Comment [□□1]: 。

Comment [□□2]: 墓碑上铭刻着

Comment [□□3]:

树起。树起的宾语是抽象的。

Comment [□□4]: !

在开国大典的隆隆礼炮声中，天安门广场的上空，虽然有轰鸣的人民空军飞机飞过，但都是刚刚缴获和收编的飞机，而且仅有17架，两两一组，最后一架单飞，耐人沉思。在1954年底以前，我国虽然有了中国民航，但技术力量比较落后，当时党和国家领导人在国内外的专机飞行，都是由苏联飞行员担任。曾任周总理秘书的王伏林同志（后任国务院副秘书长）在接受媒体记者采访时有这样一段叙述：当时中央首长坐飞机，驾驶员都是苏联人，也就是中苏公司的苏联飞行员。坐在飞机上，别看周总理好像从不介意，有一次，他终于发话了：咱们自己的飞行员能不能飞这样的飞机？1965年3月，罗马尼亚工人党中央第一书记乔治乌——

德治逝世。周恩来总理率中共代表团参加葬礼，租用的是巴基斯坦的飞机。当专机抵达罗马尼亚时，罗方惊讶地对我使馆同志说，他们迎接的所有外国领导人都乘坐本国飞机，唯有中国总理租用别国飞机。此前，周恩来也多次感慨地说：“什么时候我能坐中国自己的飞机出国访问？”新中国的航空工业在零公里处起步，伟大领袖毛泽东高瞻远瞩，气壮山河地发出指令：“先学楷书，再写草书”，浪漫诙谐，举重若轻。

2015年，中国民航继续保持安全运营，南航安全飞行突破1500万小时，国航、东航安全飞行超过1000万小时，海航安全飞行超过500万小时并确保了成立至今22年的安全飞行记录……近10年来，我国民航安全水平已经达到并保持在世界先进水平。我国民航亿客公里死亡人数十年滚动值为0.001，同期世界平均水平为0.01；运输航空百万架次重大事故率十年滚动值为0.04，同期世界平均水平约为0.47，美国为0.1。

1957年，我国民航仅有国内航线23条，通航城市36个；有4条国际航线；民用机场数量不到40个，规模小、设备简陋。1957年底，全行业拥有各型飞机118架。

2015年底，中国民航国际航线已达到663条，通航56个国家和地区的138个城市。国内已经有国航、东航、南航、海航、川航、厦航、首都航空等7家洲际客运航空公司。中国民航机队规模达到4511架，包括2645架运输飞机和1866架通用飞机。运输机场数量达到206个，千万级机场达到26家。

“大鹏一日同风起，扶摇直上九万里。”2017年5月5日下午，举世瞩目的

国产大型客机C 9 1 9 从上海浦东国际机场腾空而起，穿越云层翱翔在东海之滨，实现首飞圆满成功，翻开了中国民用航空事业史册的崭新一页。国之重器，圆梦之翼。回首火柴、水泥被称为“洋火”“洋灰”的历史，我们才能更深切体会到国产大飞机等创新成果的分量与意义。9 1 9 是中国民机的新高度，它不只是一个机型的成功，更代表着一种能力，我们民族的能力！

几十年来，几代民航人始终牢记着周恩来总理对中国民航“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常”的殷切期望，坚守着、奉献着、创造着……正是由于他们的辛勤付出，一架架银鹰飞往各地，一座座机场连通世界，中国民航在创新生活方式、转变发展方式、促进经济社会发展中的作用日益凸显。在每个民航工作岗位上，60万民航人用自己的辛勤劳动维护和保障着民航运输安全、有序、高效地运行。民航文化就孕育在这些看似普通但绝不平凡的中国民航人的辛勤劳动中，需要我们对历史负责的眼光去提炼，用对行业负责的态度去培育。

思想如阳光，激发人之潜能；思想如甘霖，净化人之心灵。民航文化是我们英雄般的前辈们在建设民航事业的伟大实践中、是当代民航人在每个平凡岗位的实践中锻造而成的。

文化是人类文明的历史积淀、进步阶梯和人类世界的心灵家园。文化的力量深深熔铸在民族的生命力、创造力和凝聚力之中，彰显民族精神的品格与灵魂。当今时代，文化越来越成为民族凝聚力和创造力的重要源泉、越来越成为综合国力的核心要素，越来越对社会经济发展起着重要的支撑和提升作用。无论是对一个社会来说，还是对一个行业来说，先进思想文化都发挥着教育引导、价值整合、行为规范的重要作用。下面我们就来理解一下民航行业文化的内涵与特点。

行业文化是该行业在人类文化、社会文化和经济文化背景中逐步形成的与本行业相关的基本信念、价值观念、道德规范，以及与此相适应的思维方式和行为方式的综合体现，是该行业特有形态补充社会主导性文化的一种亚文化。行业文化以其行业的基本特点、独特的精神和风格、鲜明的个性区别于其他行业。从业人员对行业中被普遍实行的价值理念在内心深处有深刻的认同，或自觉去遵从、实践自我的“承诺”。人们通过耳濡目染等非正式途径而内化这个

行业的思想理念、道德共识、行为规范。行业文化主要从行业的实践出发，体现行业生存、发展的内在要求；行业文化要与社会大众对行业发展的要求相一致，并表达他们的行业利益要求和价值取向；行业文化经过积累和较长时间的发展一旦形成，就会不断延续，但随着时间的推移、社会的发展和时代的进步，会给这种传统赋予新的内涵。行业文化是维系行业生存与发展的内在动力，这既是行业人员共同拥有的精神财富，更是从业人员行为的规范和法则。良好的行业文化具有潜移默化、聚汇人心、统一意志的作用，通过加强行业文化建设对内统一思想、形成合力，增强从业人员对行业的认同感和归属感，增强全行业的凝聚力和向心力。好的行业文化中作为人类道德意识、价值判断、精神境界、思想修养的闪光的东西，也会对构筑社会文化体系，推进精神文明建设发生积极影响。

民航行业文化是在社会经济背景影响下，在本行业独有的运行方式和物质技术条件基础上，逐步形成的适合民航战略发展需要的价值观念、思维方式、行为规范、内部环境、外在形象的综合体现。主要包括安全文化、服务文化、管理文化等。民航行业文化是精神领域内的行为方式和思想观念的结合，它的目标价值是保护参与主体的生命及财产安全，其创造主体是广大民航企业的组织和从业人员。它是具有群体特征的组织文化，而不是个体文化。

我国民航在很长一段时间内属于军队管理，有着很深的军队文化烙印。尽管1980年邓小平提出民航要走企业化道路，但由于体制的惯性，民航政企分开、组建骨干航空公司等第一轮管理体制变革，直到1986年以后才开始实施，2003年政企才完全脱钩。伴随着民航的改革发展，民航文化也逐步从军队文化向现代组织文化变革。军队文化作为民航行业文化主要来源之一，对民航文化的形成、发展影响深远，具有很多优秀的传统需要继承发扬。例如，强烈的责任心：很长时间内，民航既有军队的血脉，又政企合一，待遇优厚，在社会上享有较高的地位。履行使命、职责高于一切的理念深深地扎根于老民航人的心中，责任、忠诚也成为民航文化的关键文化因素。坚强的意志：新中国是在西方敌对势力的诅咒、封锁、扼杀中崛起、成长和壮大的，民航发展有着同样的历程。民航人在困难重重的状况下将中国民航发展壮大，在世界民用航空史上占有一席之地，靠的就是坚强的意志。严明的纪律：一切行动听指挥，强调高度统

Comment [□□6]: 部分

Comment [□□7]: 产生

一，始终维护规章制度的严肃性和权威信。

以上优秀传统对民航文化的形成都有良好的影响。民航文化的形成是一个长期的、动态的发展过程，随着民航改革的深入，民航文化也需要与时俱进，吸收新鲜的文化因素，剔除不适应形势发展的不良因素，例如军队文化中的组织活力不足，循规蹈矩的思维方法和行为方式、保守封闭、主动性和创新变革不足、竞争意识不强、效益意识淡薄等缺点在民航改革发展过程中又逐渐被摒弃。

民航的各部门如航空公司、机场、空管局、民航高校虽然各部门工作不同，但其文化建设都具有一定的共性，例如，它们都强调安全文化、服务文化和管理文化建设。围绕“大民航”的思路，航空运输企业、机场企业和空管单位、民航高校均从安全、服务、管理等方面赋予民航文化新的内涵，保证民航业又好又快发展。**安全是永恒的主题，是民航的生命线。**我国党和国家领导人历来重视民航的安全工作，做过许多重要指示。其中，周恩来总理的重要指示“保证安全第一”已经成为民航总体工作的指导方针。民航整个行业坚持“安全第一、预防为主”的方针毫不动摇，在强化安全意识、加强组织领导、健全管理体制、严格规章标准、强化监督检查、开展专项整治、提高人员素质、增加安全投入和落实安全责任制等方面，纷纷采取更加有效的措施，不断提升综合防御能力和水平。**服务是民航发展的源动力。**优质高效的服务是占据更广泛市场空间的必要条件。航空、机场和空管三位一体，它们共同在保证安全的前提下，为旅客、货主提供方便、快捷、舒适的运输服务。民航业只有进一步转变观念、健全服务机制、提高服务质量，才能提高旅客的满意度，塑造良好的社会形象。**管理是民航持续健康发展的保障。**我国民航管理也正按照建立新型民航管理体制的**要求**不断深化改革，以适应社会主义市场经济发展的要求。

但是，航空公司、机场、空管局由于工作性质的不同，其文化建设上又存在着一定的差异。航空公司直接面向旅客，行业竞争较为激烈，其开放程度和竞争程度在民航三大系统当中属最高，因而服务意识和竞争意识都比较强，十分注重企业文化和品牌塑造。空管作为事业单位，主要面向机场和航空公司，更多从事“幕后”工作，其封闭性在民航三大系统当中最强，这给外部一种神秘感，使得社会对其认知度较低，需要通过文化建设扩大知名度和影响力。空管工作的高科技、高风险、高强度等特征，使空管工作尤其是一线管制人

Comment [□□8]: 要求后加“，”

员面临较大的工作压力，因而如何通过内部文化建设，营造一个团结和谐的文化氛围显得尤为重要。机场的开放性和竞争性介于航空公司和空管单位之间，但机场具有较强的区域垄断性，普遍缺乏竞争意识、市场意识和危机意识。同时，机场具有双重角色，既要承担社会功能，又要实现经济效益，面临着如何平衡社会效益与经济效益的问题。

民航文化建设旨在打造民航行业的软实力，提高中国民航业在国际上的综合竞争能力。目前，航空、机场和空管纷纷开展文化建设，力图通过文化建设凝聚人心、促进管理、规范行为、塑造品牌。由于航空、机场和空管的文化发展不平衡，在民航文化建设时也不能一概而论，应在“大民航”思想的指导下，根据民航各业态文化的特点采取相应的措施。1、全面塑造机场文化，增强员工的市场意识、危机意识、服务意识，为机场转型提供思想支撑是机场文化建设的重点。机场文化建设的实践告诉我们，文化建设必须与企业战略相结合，才能克服企业文化与企业经营管理两张皮的现象，真正实现企业文化建设落地。2、空管单位文化建设重点在于通过文化建设，营造宽松和谐的工作氛围，提升员工的精神面貌。空管文化建设的实践告诉我们，组织文化建设必须与员工队伍建设结合起来，才能达到“凝聚队伍”效果。3、将文化理念融入服务工作，打造航空服务品牌，是航空企业的文化建设重点。航空文化建设的实践告诉我们，文化建设必须与客户服务、品牌塑造工作相结合，才能达到“塑造形象”的效果。航空公司直接面向旅客，提供的产品就是服务，服务意识的强弱和服务质量的高低直接影响航空企业的生存地位与发展前景。面对交通运输和航空市场日益激烈的竞争，提升客户服务质量进而提高客户的满意度和忠诚度是航空公司在竞争中取胜的重要法宝。因而，如何将文化理念融入客户服务工作，强化员工的服务意识，提高服务的人性化，让旅客能“用经济舱的价格享受头等舱的服务”是众多航空企业开展文化建设的重点所在。民航文化建设是一项系统工程，需要长期坚持不懈努力，需要把文化理念逐步融入到组织经营管理的全过程，渗透到每个员工的心中，体现在每个员工的行动上。因为无论多好的文化理念，如果不能落地，也势必成为华而不实的口号。系统提炼民航特色的文化体系，把抽象的理念变成具体的行为，实现从理论认知向文化落地的转变，推动民航业又好又快发展，是民航文化建设的本质意义所在！

Comment [□□9]: 舱

民航是我国重要的经济部门，在我国交通运输、国内外旅游、对外交往、国内外贸易往来等领域发挥着重要的作用。在现代综合交通运输体系中，航空运输以安全、快捷、通达、舒适的独特优势，不仅确立了独立的产业地位，而且成为国家战略性先导性产业。在当前民航快速发展、建设民航强国的时代背景下，民航强国建设需要用文化对内形成合力。同时，随着近年来我国民航的高速发展，中国民航已经逐步成为中华文化传播的重要使者、展示的窗口阵地、辐射的快速通道，也需要文化对外树立形象。2002年民航体制改革后，民航业形成了多种隶属关系，虽然航空公司、机场、空管和服务保障企业等单位有各自的发展定位，但在建设民航强国的伟大实践中，都有着共同的目标和方向。提高行业文化软实力的关键，是在全行业形成团结向上的精神纽带和思想基础，建设中国民航人共有的精神家园。没有软实力的支撑，民航强国的建设无疑是片面的和失衡的。离开文化对人的培养和塑造，离开文化对人的凝聚和规范，离开文化对人的激励和引导，就无法形成全行业的价值认同，建设民航强国的宏伟目标就难以实现。文化具有潜移默化、聚汇人心、统一意志的作用，可以强化整个民航业的健康发展，增强全民航业从业人员对行业的认同感和归属感，增强全行业的凝聚力和向心力。从世界潮流看，21世纪的企业管理，本质上是文化的管理。文化管理的核心，是通过企业愿景对员工的导向、凝聚作用和共同的价值观、行为规范对员工的约束、协同作用，最终实现企业的可持续发展和价值利益的最大化。一个文化建设薄弱的行业，必定是一个缺乏精神、活力和魅力的行业，而一个民航强国的屹立，绝对离不开行业文化这个坚强柱石。

Comment [□□10]:

是否同义反复？建议直接为“，需要用文化对内形成合力”

Comment [□□11]: 更

1.2当代民航精神及其与民航文化的关系

不管是任何行业，人都是行业文化的主体，因此行业文化最重要、最直接的功能是对从业人员的价值观、精神、道德等的引导和控制。行业精神是一个行业基于自身特定的性质、任务、宗旨、时代要求和发展方向，为谋求生存与发展而基于长期生产经营实践基础上，经精心提炼和培育而逐步形成的，并为整个员工群体认同的正向心理定势、价值取向和主导意识。例如，女排精神是中国女排的历史遗产，是20世纪80年代中国女排夺得五连冠之后的经验总结。

女排姑娘们一次又一次的飞身鱼跃救球，一次又一次带伤参加比赛，这种不抛弃，不放弃的精神，一直延续影响到各个行业。女排精神曾是时代的主旋律，是中华民族精神的象征，影响了几代人积极投身到改革开放和社会主义现代化建设的伟大事业当中。女排精神不仅成为了中国体育的一面旗帜，更成为整个民族锐意进取，昂首前进的精神动力。上世纪五六十年代，我国在严峻的国际形势下，为打破核大国的垄断，为了国家安全，在条件十分艰苦的情况下，风餐露宿，顽强拼搏，团结协作，克服了各种难以想象的艰难险阻，突破了一个又一个技术难关，取得了中华民族为之自豪的伟大成就。1964年10月16日，原子弹爆炸成功；1966年10月27日，导弹核试验成功；1970年4月24日，人造卫星发射成功。“两弹一星”精神，成为20世纪中国人民自强不息艰苦奋斗的可贵民族精神。“两弹一星”精神不仅促进了国防事业的发展，而且带动了科技事业的发展；培养了一批吃苦耐劳、勇于创新的科技队伍；极大地增强了中国人民的信心，推动了社会主义事业的发展。而民航企业作为一种特殊的高端服务性行业，技术含量高、安全要求高、服务要求高。在全球化的时代、在科技迅猛发展、各国间的综合国力竞争的时代，当代的中国民航人需要以一种什么样的精神风貌来实现建设民航强国的目标？这是我们为什么提出当代民航精神的现实背景。

1909年9月21日，冯如驾驶自制的“冯如1号”冒着强风进行了为时20分钟的空中飞行，在中国航空史上谱写了光辉的第一页；在抗日战争期间，中国飞行员冒着生命危险飞越被称为“死亡航线”的“驼峰”航线；1951年，中国飞行员飞越世界屋脊，只能飞行四千公尺的飞机却要挑战七千公尺的极限；……在今天，在无数个平凡日子里，我们会发现总有那么一群人，在狭小的飞机驾驶室里牢牢地握住操纵杆，他们要确保飞行安全；在万米高空的客舱里忙前忙后，他们要力争服务优质；在或风雪交加、或冰雪严寒、或酷暑骄阳下的停机坪上严谨地排查着故障，他们要确保飞机适航；在指挥室里用心地注视着显示屏，他们要保障航路通畅；在人声鼎沸的机场出发大厅里高效地发放登机牌，他们要让旅客满意；在拥挤的安检通道上尽责地核查细节，他们要排除上机的每一处风险的可能……他们是飞行员、是乘务员、是机务员、是管制员、是值机员、是安检员，他们都有一个共同的名字——

中国民航人。无论是老一辈航空人从零开始艰苦创业，还是今天“80后”“90后”，一代代民航人弘扬民航精神，以忘我工作和无私奉献攻坚克难，为国家航空工业发展作出重要贡献。他们的精神力量是一笔宝贵财富，将激励更多的人矢志创新、勇攀高峰。

2016年1月6日，中国政府征用的两架民航客机先后从海口美兰机场起飞，经过近2小时的飞行，于当日10时21分、10时46分平稳降落在南沙永暑礁新建机场，中国民航圆满完成了国家赋予的南海永暑礁新建机场校验试飞任务。2017年，中国民航局冯正霖局长全国民航工作会议提出，永暑礁试飞行动中展现出来的“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”的当代民航精神，是全行业的宝贵精神财富，是激励我们为实现民航强国而奋斗的强大精神动力，强调要着力弘扬和践行当代民航精神。当代民航精神，是新形势下社会主义精神文明建设在民航行业的具体体现，是社会主义核心价值观与民航行业特点相结合的宝贵成果。弘扬和践行当代民航精神，用精神的力量培育人、凝聚人、鼓舞人，做到内化于心、外化于行，对引领行业发展、提升行业发展软实力、提振士气方面起到巨大作用。提炼培育“当代民航精神”工作是对老一辈民航人付出的致敬，更是对新一代民航人投身奉献的激励。中国民航将在“当代民航精神”的激励下，加速实现我国由民航大国向民航强国的历史性跨越。

民航行业精神是民航行业文化的精髓和灵魂，是民航文化的核心部分，解决的是精神动力和精神风貌的问题。民航事业的发展呼唤着民航精神的诞生，民航精神将进一步促进民航事业的发展。只有通过长期努力、持之以恒，培养塑造从业者良好的职业素养和精神风貌，民航优质服务才能落到实处，符合民航强国要求的良好行业形象才能树立起来。民航行业文化与民航行业精神的关系，不仅仅是简单的包含和被包含的关系，而是土壤与鲜花的关系，民航行业文化是孕育鲜花的土壤，民航行业精神是根植土壤的鲜花。民航精神是从民航文化中提炼总结出的民航行业精神，是新时代中国民航人在建设民航强国的要求下应该普遍遵行的职业道德规范。

提炼中国民航精神、培育中国民航精神、实践中国民航精神、发扬中国民航精神，这条路中国民航人任重而道远。无论在过去和现在，民航人锐气不减

Comment [□□12]: 删除一个“人”

Comment [□□13]: 还是

、千锤百炼而斗志更坚。作为新一代民航人的民航高校的大学生，大家不但要坚持父辈与祖辈留下的优良民航精神传统，更应该时刻将当代民航精神装在心里，印在脑海。不辜负国家与学校的培养，不辜负祖国与乘客的信任，成为一个出色的中国民航人。

千人同心，则得千人力，当代民航精神是鞭策我们与时俱进，不断增强团结一心的精神纽带，是当代民航人自强不息的精神动力。当前的中国民航业正处在从民航大国和民航强国迈进的关键过程中，我们既面临重要发展机遇，也面临着前所未有的困难和挑战，建设民航强国，需要全部民航人共同为之努力。当代民航精神的提出，是民航人的一面精神旗帜，这一思想理念一经提出，已经深深影响了民航人的精神世界。它用高度浓缩的语言，展示了当代民航人应该有的精神面貌和职业作风。实现民航强国梦，需要以当代民航精神作为精神支撑，在这一理念的引领下，中国民航业将同其他行业一道，为中国梦的实现而努力奋斗。

青年如初春，如朝日，如百卉之萌动。作为新一代民航人的民航大学生，更应该时刻将“忠诚担当的政治品格，严谨科学的专业精神，团结协作的工作作风，敬业奉献的职业操守”这一当代民航精神装在心里，印在脑海。弘扬和践行当代民航精神，也是民航大学生实现为事业立心，为民航铸魂的契机。当代民航大学生要准确把握新时代民航强国建设的新形势、新使命，站在新起点、开启新征程。在新时代的伟大背景下，弘扬和践行当代民航精神，以自身出色表现完成时代赋予的光荣历史使命。着眼于新时代赋予中国民航的历史使命，我们还有很艰难而漫长的奋斗道路。民航强国建设是一个既近又远，既难又可实现的过程。作为新时代民航大学生的我们是民航事业发展的主力军，是当代民航精神的重要弘扬者和践行者。我们要坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为引领，远举高飞，博学笃行，怀揣信念，砥砺前行，弘扬和践行当代民航精神，努力成为具有高度安全意识、严谨科学精神和高尚职业道德的民航专业人才，为行业科学发展、安全发展提供有力支撑。梦想的苍穹呼唤人们永不懈怠、顽强拼搏。让我们脚踏实地、开拓进取，在各自岗位上敬业奉献、精益求精，汇聚实现民族复兴的磅礴力量，让中国梦飞得更高、更远。

Comment [□□14]: 向

第二讲 当代民航精神的提出及时代背景

Comment [□□15]: 较强

2.1 当代民航精神的凝练与提出

一、当代民航精神的凝练

民航业是国民经济的重要基础产业，是综合交通运输体系的有机组成部分，其发达程度体现了国家的综合实力和现代化水平。随着改革开放40年的经济发展，我国已成为名副其实的民航大国。十九大报告指出：“经过长期努力，中国特色社会主义进入了新时代，意味着近代以来久经磨难的中华民族迎来了从站起来、富起来到强起来的伟大飞跃，迎来了实现中华民族伟大复兴的光明前景。”站在新历史起点，民航业也具备了由“大”向“强”跨越的内在条件。“当代民航精神”作为行业精神以及行业核心价值，在中国进入新时代时提出，其凝练过程嵌入了两个大背景中。

（一）全面建设民航强国的战略构想

在2008年的全国民航工作会议上，中国民用航空局党组提出了全面推进建设民航强国的战略构想。

民航强国，是指民用航空运输业的综合实力位居世界前列的国家。表现为民航业在国家经济社会发展中发挥战略作用，具有**很强**的服务大众能力、国际竞争能力和创新发展能力。

建设民航强国，离不开两个力量的积累：一是硬实力，主要包括先进的技术、设施和设备等；二是软实力，主要包括统一的思想、意志、目标、追求以及人的全面素质和社会环境。挖掘、总结民航的行业精神，提炼民航行业的核心价值观，并加以推广、传播，是提高软实力的重要内容，也是建设民航强国的重要基石和强大推动力。

民航强国战略的实现归根到底需要千千万万的民航人用实践进行创造，这无疑需要一支思想过硬、技术精湛的民航人才队伍。对社会主义核心价值观的认同、对行业核心价值的认同，是这只队伍稳定并具有活力的关键。行业精神的凝练离不开对历史的探寻：我们可以看到新中国民航创立伊始，就确立了“人民航空为人民”的行业宗旨，把保证安全、改善服务、争取正常、满足人民群众需求作为民航发展的根本遵循。六十余年来，中国民航始终致力于服务国

家战略、促进经济繁荣，为国家经济社会发展作出了突出贡献；始终致力于增强服务能力、扩大服务范围，建成了覆盖世界最多人口的机场航线网络，使航空服务更多更广地惠及人民群众；始终致力于铸造忠于党、忠于祖国、忠于人民的政治品格，时刻听从召唤，挺身而出，勇担大任，出色完成历次抢险救灾、海外撤侨等重大和紧急航空运输保障任务。长期的奋斗历程，孕育形成了“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”这一当代民航精神。

冯正霖局长在2018年全国民航工作会议上做了题为《推动民航高质量发展开启新时代民航强国建设新征程》的工作报告。特别提到加强社会主义核心价值观宣传教育，大力弘扬和践行当代民航精神，选树先进典型，讲好民航故事，让当代民航精神成为全体民航人共同的价值追求和行为准则，切实增强行业的创造力、凝聚力、战斗力。

（二）国家文化自信提升到新高度

十八大以来，习近平总书记在多个场合谈到中国传统文化，表达了自己对传统文化、传统思想价值体系的认同与尊崇。2015年5月4日他与北京大学学子座谈，也多次提到核心价值观和文化自信。在庆祝中国共产党成立95周年大会的讲话上，习近平对文化自信特别加以阐释，指出“文化自信，是更基础、更广泛、更深厚的自信”。其语境更为庄严，观点更为鲜明，态度更为坚决，传递出这既是文化理念又是指导思想。文化自信于是成为继道路自信、理论自信和制度自信之后，中国特色社会主义的“四个自信”。

文化自信是一个民族、一个国家以及一个政党对自身文化价值的充分肯定和积极践行，并对其文化的生命力持有的坚定信心。

文明特别是思想文化是一个国家、一个民族的灵魂。无论哪一个国家、哪一个民族，如果不珍惜自己的思想文化，丢掉了思想文化这个灵魂，这个国家、这个民族是立不起来的。“我国今天的国家治理体系，是在我国历史传承、**文化传统**、经济社会发展的基础上长期发展、渐进改进、内生性演化的结果”；更因为“只有坚持从历史走向未来，从延续民族文化血脉中开拓前进，我们才能做好今天的事业”。

习近平总书记在十九大报告中明确指出：“没有高度的文化自信，没有文

Comment [□□16]:

“历史传承、经济社会发展”为名词+动词，文化传统是名词，无法并列。

化的繁荣兴盛，就没有中华民族伟大复兴。”

改革开放以来，中国共产党提出了在社会主义初级阶段的基本路线，以邓小平理论、**三个代表**重要思想、科学发展观、习近平新时代中国特色社会主义思想统一全党、全国人民的思想认识，在过去40年里，取得了社会主义建设的辉煌成就，经济社会和人民生活发生了翻天覆地的变化，这里不能不说是思想、理论、观念等精神文化层面的马克思主义发展新成果所起的关键性作用。

我国民航事业是伴随着改革开放的春风，伴随着国家经济社会的全面进步，迅速发展壮大的。中国经济的发展，市场需求日益增长，为中国的民航事业实现由小变大，由大变强，提供了前所未有的良好机遇。把握这种机遇，加快发展，建设民航强国，是我们这一代民航人的光荣和使命。

民航是高度现代化的服务行业，按经济类型划分基本属于第三产业。这种行业属性和特点，赋予了其独特的文化特性和本质要求。交通运输是现代经济社会的动脉，民航业作为迄今最先进的交通运输方式，对于国家的政治、经济、科研、救援、旅游等都有着极为重要的作用。民航业技术密集、资金密集、人才密集，发展民航是一个复杂的系统工程。民航运输的特点要求全行业高度地协调一致，这是每个生产过程得以安全、高效达成的保证。为此，民航历来强调行业协调和整体性。

所以民航行业文化建设的重中之重是需要根据行业的特点，找寻行业精神文化的共性。这种共性既要传承中国传统文化、革命文化，体现社会主义先进文化，与社会主义核心价值观相一致。这种共性还需要紧密结合民航行业本身的特点，体现民航在整个国民经济发展中的意义，总结一辈辈民航人实践经验，蕴含一辈辈民航人工作精神。

“民航精神”特别是“当代民航精神”的凝练，不仅仅是时代的呼唤，更是时代的要求。

二、当代民航精神的提出

（一）提出过程概述

2016年，民航局在总结永暑礁新建机场校验试飞工作时，根据参加执行任务

Comment [□□17]:
“三个代表”加冒号

党员干部的先进事迹，总结概括提炼出当代民航精神。具体表述为：忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守。

（二）提出过程中的重要时间节点

就当代民航精神的提出过程，细分来讲有以下几个重要的时间节点：

2016年4月14日

交通运输部党组副书记、副部长、中国民航局党组书记、局长冯正霖到中国南方航空集团公司开展调研时关于“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守，应当作为当代民航的精神，在全民航发扬光大”的讲话，在民航人心中引起了强烈共鸣和认同。

在接下来的民航一线调研中冯正霖局长也多次强调此项内容。

2016年12月22日~23日

全国民航工作会议暨航空安全工作会议在北京召开。会议提出，永暑礁试飞行动中展现出的当代民航精神，是全行业的宝贵精神财富，是激励我们为实实现民航强国而奋斗的强大精神动力。

同时会议强调2017年全行业要着力弘扬和践行当代民航精神。以社会主义核心价值观为引领，研究制定加强民航行业精神文明建设的意见；深入研究、系统阐释当代民航精神的丰富内涵和实践要求，组织编写《当代民航精神读本》；开展丰富多彩的宣传实践活动；加强民航高校思想政治工作；加强宣传文化阵地管理。

此次会议通常被认为是当代民航精神正式提出的标志。

为了更好的在民航全行业弘扬和践行当代民航精神，特别是在“准民航人”的培养过程中融入此项内容；2017年2月民航局印发《在民航院校中大力弘扬和践行当代民航精神的通知》。

通知首先明确了民航院校弘扬和践行当代民航精神的**重要意义**：民航院校是民航专业人才培养的主渠道，是当代民航精神的重要传播阵地。民航院校广大师生是民航事业发展的生力军，是当代民航精神的重要弘扬者和践行者。

（1）坚持以社会主义核心价值观为引领，弘扬和践行当代民航精神，是民航院校文化传承创新和行业特色办学的重要体现。

Comment [□□18]: 地

(2) 坚持在各项教学科研活动中有机融入当代民航精神，着力培养具有高度安全意识、严谨科学精神和高尚职业道德的民航专业人才，为行业科学发展、安全发展提供有力支撑，是民航院校人才培养的重要使命。

(3) 坚持让在校学生特别是入学新生，从入校伊始一直到毕业离校，持续接受优秀民航文化价值观的熏陶，不断树立起正确的世界观、人生观和价值观，是民航院校弘扬和践行当代民航精神的根本任务。

其次，指明了弘扬和践行当代民航精神的主要途径：**进课堂、进教材、进头脑。**

进课堂：要根据不同年级专业教学实际，把当代民航精神纳入学生必修课教学，明确具体课时要求。在公共选修课、公共基础课以及为民航企事业单位开展的各类培训课程中，也要融入当代民航精神教育相关内容。

进教材：以服务教学训练要求为根本，注重组织开展当代民航精神教材编写工作，以课堂讲义、课外读物、幻灯片、视频案例等多种形式，生动展现当代民航精神的丰富内涵和时代特征。鼓励开展当代民航精神内涵研究，支持编写专题教材。支持校企联合开发相关教材。

进头脑：针对不同的主体开展各类专题教育实践活动。

对在校学生特别是入学新生，要以迎新等各类学生活动为载体，采取专题讲座等多种形式，积极开展当代民航精神宣传教育。

要将当代民航精神教育纳入学生实习实训等实践教学任务中。鼓励学生在创新创业、社会实践等各类教育实践活动中，增加当代民航精神相关选题或项目。

将当代民航精神纳入师德师风建设，在师资培训特别是青年教师入职培训中增加当代民航精神教育内容。

(三) 中飞院贯彻“弘扬和践行当代民航精神”的具体情况

为贯彻民航局《关于在民航院校中大力弘扬和践行当代民航精神的通知》精神，中国民航飞行学院于2017年3月9日上午召开的“弘扬和践行当代民航精神推进会议”，专题安排和部署当代民航精神进课堂、进教材、进头脑。

首先，会议特别明确由学校社会科学部具体承担“当代民航精神”进课堂的教学任务，按照民航局通知要求“当代民航精神”相关内容将作为一门必修

课程进入各专业学生的培养方案。

会后，社会科学部会同教务处，迅速研讨并拟定了课程实施方案：课程名称定为《当代民航精神》；该课程总学时为8学时，0.5学分；确定了7名骨干教师给学生进行第一批次的授课；方案中还明确了授课对象、考评形式、以及开课时间。翔实而细致的课程实施方案夯实了“当代民航精神”进课堂的基础。随着教学进程的推进，“当代民航精神”教研小组经过不断总结，考虑到行业文化与民航精神内在的联系，将课程名称调整为《当代民航精神与文化》，使得“当代民航精神”进入课堂教学的内容更具有全面性、科学性及逻辑性。

其次，学校印发了《中国民用航空飞行学院弘扬和践行当代民航精神的实施方案》（飞院党发【2017】21号），整个过程以“传承行业文化

弘扬民航精神 担当育人使命

培养合格人才”为主题，坚持以社会主义核心价值观为引领，把弘扬和践行当代民航精神，作为学院文化传承创新和行业特色办学的重要体现。坚持在各项教育、教学、管理、科研、安全等活动中有机融入当代民航精神，着力培养具有高度安全意识、严谨科学精神和高尚职业道德的民航专业人才，为行业科学发展、安全发展提供有力支撑。坚持让教职员工和全体学生持续接受优秀民航文化价值观的熏陶，不断树立起正确的世界观、人生观和价值观。

2.2 永暑礁试飞行动

同学们，第二节开始讲述之前，让我们再回溯一下当代民航精神的提出。2016年12月全国民航工作会议提出，永暑礁试飞行动中展现出来的“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”的当代民航精神，是全行业的宝贵精神财富，是激励我们为实现民航强国而奋斗的强大精神动力。

请大家关注一下这个关键词“永暑礁试飞行动”。同学们是不是会思考：什么是永暑礁试飞行动？为什么永暑礁试飞行动集中体现了当代民航精神？

接下来我们讲两个方面的问题：一、永暑礁试飞行动的过程；二、永暑礁试飞行动与当代民航精神之间的关系。

一、永暑礁试飞行动的过程

整个试飞经过可以简单描述为：2016年1月6日，中国政府征用的两架民航

客机先后从海口美兰机场起飞，经过近2小时的飞行于1月6日上午10时21分、10时46分平稳降落南沙永暑礁新建机场并于当日下午返回海口，试飞成功。



在此次两家民航客机载客飞行之前，2016年1月2日和1月4日，中国运用CRJ 700客机提前进行了两次对永暑礁新机场的校验飞行。中国民航飞行学院欧阳霆副校长时任中国民航校验飞行中心主任，也参与了校验飞行任务。

看似稀松平常的试飞行动，如何能够体现一个行业的精神呢？所以我们有必要进一步了解：永暑礁试飞行动与当代民航精神的具体联系

二、永暑礁试飞行动与当代民航精神的具体联系（三个问题）

问题一：为什么要在永暑礁建民用机场？

我们首先来了解一下永暑礁。永暑礁又称永暑岛，南沙群岛的一座珊瑚环礁。位于北纬9度37分，东经112度58分，距中国大陆约740海里，据海南岛榆林港560海里，隶属于海南省三沙市。地处太平岛至南威岛的中途，位于南海中央航线(香港至新加坡)和南华水道交汇处，西北距金兰湾约250海里。从图中我们可以看出永暑礁处于南海的心脏位置。其战略位置不言而喻。

特别是2013年以来经过填海造地后，面积约0.9平方公里。永暑岛已成为中国大陆实际控制的最大南沙岛屿，也标志着永暑岛取代台湾当局控制的太平岛，成为南沙群岛第一大岛。



- Comment [□□19]: 成为
- Comment [□□20]: 。
- Comment [□□21]: 同时，
- Comment [□□22]: 将与
- Comment [□□23]: 它在

永暑礁机场位于南沙群岛永暑岛上，是中国实控领土最南端的机场。2015年5月底跑道已经硬化成型。机场跑道3161米，两端各几十米是安全段，宽60米，还有滑行道。跑道可以起降远距离型大型运输机，永暑岛将是（是）中国在南沙最大的物资集散中心。永暑礁与美济岛机场、渚碧岛机场形成品字式的互相支持形态。

永暑礁机场的战略价值

永暑岛:永不沉没的航母



机场位置: 位于 9° 32' ~ 9° 42' N, 112° 52' ~ 113° 04' E

机场规模: 3161米

WWW.CAFUC.EDU.CN

永暑礁民航机场的建设位于南海腹地，南海最为突显的就是其战略价值，在（在）国家安全战略和经济发展中起到了至关重要的作用。

南海因其位于我国大陆的南方，故名，亦称南中国海。在浩瀚的南海海洋上，散布着大小200多个岛屿礁滩，统称为南海诸岛。

在古代，中国是最早发现、命名南沙群岛，最早并持续对南沙群岛行使主权管辖的国家。一直以来南海诸岛都是中国领土不可分割的一部分。虽然在二

二十世纪三十四年代，曾有列强侵占过南海部分岛屿，但中国政府都通过各种方式，宣布主权，并通过主权接收仪式进行了回收。

新中国成立后，中央政府郑重宣布拥有南海诸岛主权。1951年8月15日，中国政务院总理兼外交部长周恩来在《关于美、英对日和约草案及旧金山会议的声明》中指出：“西沙群岛和南威岛正如整个南沙群岛及中沙群岛、东沙群岛一样，向为中国领土。”

所谓的南海主权问题，发端于二十世纪七十年代。越南、菲律宾、马来西亚等国相继出兵侵占了南沙部分岛礁，引发南海争端。

那么这些国家会挑起主权争端呢？无非是因为两个原因：

1、南海是联系中国与世界各地非常重要的海上通道。南海是东西交流的主要航道，有着重要的地缘战略意义。作为西欧—中东—远东海运航线的重要组成部分，南海是国际海上交通运输最繁忙的交通线之一，是中国联系东南亚、南亚、西亚、非洲及欧洲国家，发展海上丝绸之路的必经之地。据统计，每年经过南海地区的油流量，是苏伊士运河的5倍、巴拿马运河的15倍。日本和韩国90%以上的石油进口、中国台湾地区98%以上的石油进口都必须经过该区域，中国现阶段有近9成的能源进口都得经过南海海域。在保障全球能源运输方面及军事战略意义方面，南海有着重大的地缘战略价值。

2、南海岛礁附近海域拥有丰富的资源，海底石油和天然气储量巨大，相当于全球储量的12%，约占中国石油总资源量的三分之一。南海石油天然气储藏量超过200亿吨，有“第二个波斯湾”之称。矿物资源丰富，海鸟种类多样，南海丰富的自然资源是南海争端产生的直接原因。

当然对于南海主权问题中国的立场一直也从未发生过变化——南海是中国的。中国政府一贯主张以和平方式谈判解决国际争端，并且借鉴了钓鱼岛问题的处理原则“搁置争议、共同开发”。

永暑礁机场的建成使中国能向南沙投送和贮备大量人员和物质，就出现几个有利：

有利于中国维权及为南沙区域的渔民提供深海大型生产的大型服务，如大型运输机可以为南沙的大型渔业提供交通保障。有利于为繁忙的南沙航线提供

Comment [□□24]: ,

强大的保障力量。也有利于中国在南沙区域的国际救助、打击海盗（南沙是有名的海盗区域）等国际公益事务里发挥更大作用。

Comment [□□25]: ,

问题二：为什么要用民航客机试飞？

征用民航客机在永暑礁机场进行试飞，就飞行行为本身的意义在于：

一是民航客机试飞成功对南海相关航线开发意义重大；这一问题我们将详细的在试飞成功的意义中进行详细解释，这里就不赘述。

二是对于军事飞行而言，军事飞行对跑道的要求是远远低于民航大型客机的要求。永暑礁试飞所使用的两架客机，都属于大型客机。按照飞行器对机场跑道和道面硬度的要求，民航客机的要求严格于军用运输机，军用运输机严格于路基战斗机，路基战斗机严格于航母舰载机。那么只要民航客机可以起降的机场，军事飞行的飞行器都可以适用。虽然按照机场发展的趋势，军用机场和民用机场会完全分离，但对于处于重要战略位置的永暑礁机场，民航客机在机场的起降对军事飞行还是具有特殊意义。

在永暑礁试飞行动中征用民航客机进行试飞更为重要的是为了化解政治风险。虽然南海的主权是毫无争议的，但南海是国际军事敏感地区，一些问题尚存在争议。如果直接用军用飞机在永暑礁进行试飞，可能会引起相关地区的争端。

所以为了避免不必要的外交争端，中国政府征用民航客机进行永暑礁试飞行动。同学们需要注意的是：这两架民航客机被征用以后就变成了国家航空器，是代表中国主权的国家航空活动。国家航空器是指政府、军队等国家执法部门的航空器，一般是注册在执法部门，但是也可以是服务于政府执法部门的民航机。

永暑礁试飞行动成功后，越方指责中方的试飞行为，要求立即停止相关飞行活动。2016年1月11日，中国外交部发言人洪磊表示，中方对永暑礁新建机场所进行的校验和试飞活动完全是主权范围内的事情，越南指责中国校验试飞完全站不住脚。洪磊表示，为了确保有关校验和试飞活动安全、有效实施，中国政府决定将有关飞行活动转化为国家航空活动，并征用民用飞机完成相关工作。根据国际法，国家航空活动不受《国际民航公约》及国际民航组织有关规定

的限制，由主权国家自主负责实施。

问题三：永暑礁试飞行动所面临的风险？

永暑礁试飞行动所面临的风险主要可以总结为：政治风险和技术风险。

所谓政治风险，主要是指永暑礁试飞行动中各方对此飞行活动的态度及可能采取的各种行动（包括军事行动），所以其实面临的是军政风险。一旦发生激烈的冲突，必然掀起整个地区的轩然大波。

南海地区在目前的国际政治军事环境中应该被列为“问题地区”。虽然对于南海的主权应该毫无争议属于中国，但由于各种历史因素的影响，中国实际对于南海诸岛控制并不完全。在南沙群岛中，属于中国控制的只有9个，其中中国大陆占8个，台湾占1个，而被越南、菲律宾、马来西亚、印度尼西亚和文莱所占的却多达45个。在这些东南亚国家的背后，可能还会涌动着更多国家的利益瓜葛。

所以在永暑礁试飞行动之后各国反映激烈。

菲外交部发言人称，“将在适当时候提出抗议”。他称，“永暑礁是菲律宾声索的卡拉延群岛的一部分”，并对“中国控制南海地区，妨碍自由航行和海上贸易往来”表示担忧。他还说，“中国最近的行动加剧了南海的紧张局势”。

日本外相也对中国的永暑礁校验试飞活动指手画脚。日本共同社报道援引岸田文雄的话称，中方的行动是“单方面改变现状和进一步制造既成事实的行为，（日方）对此表示严重关切。此举无助于争端的和平解决，（中国）应保持克制”。他说：“制造既成事实是不被容许的。希望继续与有关国家保持合作以守护海洋自由。”

另一方面，南海地区气象条件复杂多变，对试飞的技术要求高，所以存在技术风险。永暑礁试飞行动是我国第一次在南海地区进行载客的民航客机试飞，此前并无更多的相关机型的试飞数据、气象数据的积累。

飞行器的活动受气象条件的影响较大，对气象数据及气象预报的依赖性比较大。对于处于南海的永暑礁来说，要进行准确的预报几乎是不可能的。这就需要试飞机组通过多年的飞行经验和较强的应变能力来进行处置。

首先是海上气流造成的风险。据资料显示，南沙群岛是中国南海4大群岛中

位置最南、岛礁最多、散布最广的群岛；共由550多个岛、洲、礁、沙、滩组成，但露出海面的仅约占1/5，共11个岛屿，5个沙洲，20个礁，这些岛礁上的海洋观测站非常少，永暑礁海洋气象观测站位于北纬 $9^{\circ}37'$ ，东经 $112^{\circ}58'$ 能够建成实属不易。该站位于世界著名的南亚季风区内，受亚洲大陆、澳洲大陆以及太平洋和印度洋之间大气环流的影响，是我国最南端的海洋气象观测站，也是我国第一个国际性海洋气象观测站。其风况在南沙海区具有较好的代表性。永暑礁是我国季风最显著的地区之一，风力通常较大，主要以东北季风和西南季风为主；西南季风始于春，盛与夏，衰于秋；东北季风则始于秋，盛于冬，衰于春。

根据南海舰队海洋水文气象中心对于永暑礁近海面风的特征分析，在永暑礁试飞行动进行的1月，此时的近海面风为东北季风，且属于盛行季节。永暑礁在东北季风期内12月风速不稳定指数尤其偏大，风速风向变化最不稳定。

其次是海雾造成的技术风险。陆地上最常见的是辐射雾，海上则不同，由于夜间海面降温很少，尽管海上空气中的水汽含量较丰富，但气温仍不易降低到露点温度以下，故难以形成辐射雾。海上经常出现的雾是平流雾，其次是蒸发雾和混合雾。海雾活动的特点是强度大、分布广、持续时间长。海雾能把广大海面及目标掩盖起来，给试飞带来困难。

再次海上的云造成的技术风险。海上中高云与陆上并没有大的差别，所不同的主要是低云。对飞行影响较大的是平流低云。平流低云的形成与海雾类似，平流低云移动快，在沿海时几分钟内即可覆盖机场，对飞行影响较大。同时海上水汽充足容易出现高度极的层云，云下能见度差。

可以看出，海上飞行和陆地飞行差异较大，要克服技术风险，必须做到严谨、科学、团结一致。

至此，通过上面的讲解，我们已经可以回答：为什么永暑礁试飞行动集中体现了“当代民航精神”？

国家需要，民航人忠诚担当；克服风险，民航人团结一致、严谨科学；不

Comment [□□26]: 、

Comment [□□27]: 、

Comment [□□28]: 前加，

Comment [□□29]: ，

畏艰辛，民航人无私奉献。

2.3 永暑礁试飞成功的重要意义

永暑礁试飞行动的成功，并不简单是一次飞行活动的完成，除了我们上一讲已经讲述的试飞彰显出的“当代民航精神”本身外，民航客机试飞成功的本身还具有以下几方面的重大意义。

一、永暑礁机场营运对整个南海地区的影响

永暑礁起降民航客机标志着以永暑岛为代表的吹沙填礁造岛工程（一期）已经取得了阶段性的成就，机场即将投入正式运营。

虽然永暑礁机场在投入运营之后很长一段时间，年度乘客吞吐量应该不会超过50万人，属于支线机场，但不可小视的是永暑礁机场对整个南海地区区域的影响。

首先，永暑礁机场的投入运营加强了南海地区主权管控力。永暑礁机场是我国最南端的机场，在此之前三沙机场、永兴岛机场都曾经是作为我国最南端机场。机场作为稳固的基础设施建设，在我国南海区域一路向南的拓展，象征着对南海主权实际管控能力的进一步加强。海洋是人类社会文明发展的摇篮，特别是20世纪90年代以来，世界海洋经济发展迅猛，在国民经济中地位日趋重要，因此各国在海洋领域的竞争也不断加剧，我国南海的作用也日益突出。中国南海拥有以石油为代表的丰富的矿产资源、渔业资源，并且是国际贸易的主航道，经济意义与战略意义显而易见。客观的说，谁掌握了南海的制海权，谁就控制了整个东亚与东南亚的经济命脉，因此南海主权问题对中国来说至关重要。

永暑礁机场投入运营，使更多的设备、物资、人员能够进入到这一地区，为主权活动提供更坚实的支持。

其次，永暑礁机场投入运营有力促进南海区域经济的发展。机场一般都会被看做一个区域潜在的经济增长中心。除了永暑礁机场之外，南沙群岛的美济礁、渚碧岛都已经建成了机场，三个机场形成品字结构相互支持。这也是南沙群岛未来航空发展可能形成的机场网络雏形。俗话说的好“要想富，先修路；要想强，先开航”。南海丰富的渔业、矿产资源，要合理的开发和有效利用，基础设施建设的跟进是必不可少的。南沙群岛各岛礁之间的物资互通、人员往

Comment [□□30]: 。

来，除了依靠最原始的海上交通外，最适合的就是航空网络，它更加的高效、快捷和环保。

第三，永暑礁机场投入运营更是架起了驻守人员与亲友之间的现实纽带。永暑礁试飞两架客机上有部分旅客是驻守永暑礁人员的亲友们。常年远离祖国大陆，在永暑礁的驻守各类人员，因为永暑礁机场的建成运营，自己和亲友能够定期便利的往来于大陆和海岛之间，使他们更加安心于建设岛礁，也更加放心家里的亲人。

二、民航客机在永暑礁试飞成功对民航业本身的发展来说是带来了福音。

对于国内民航业发展的福音：细细品味永暑礁试飞行动，从航空公司的选择、试飞的机型、航空公司的名称，国家可谓是煞费苦心，无一不是在为南海航空事业的拓展铺路搭桥。

1、我们首先看看航空公司的选择。此次永暑礁试飞行动中执飞的两家民航客机分别来自中国南方航空股份有限公司（简称：南航）和海南航空股份有限公司（简称：海航）。同学们可以思考一下，我国目前三大航空集团股份有限公司以及还有不少飞行记录良好的其他航空公司，为什么永暑礁试飞就选了这两家航空公司？

南航，总部设在广州，成立于1995年3月25日，以蓝色垂直尾翼镶红色木棉花为公司标志，是中国运输飞机最多、航线网络最发达、年客运量最大的航空公司。南航年客运量居亚洲第一、世界第三；机队规模居亚洲第一，世界第四，是全球第一家同时运营空客A380和波音787的航空公司。

海航，总部设在广州，于1993年成立，是中国发展最快、最有活力的航空公司之一，致力于为旅客提供全方位无缝隙的航空服务。

当然有不少同学会第一时间反应，南航的总部在广州，海航的总部在海口。这两个航空公司的总部应该都是离试飞目的地——永暑礁最近的航空公司总部所在地。在试飞技术准备、机型的调配、人员对地区环境的适应等方面应该都会有更多的优势。

同时，从公司性质来看。南航与中国国际航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司一起，并称三大航空集团，企业性质为国有股份航企。海南航空，1995年，成功发行外资股，成为国内第一家中外合资航空公司，企业性质

为民营股份航企。从永暑礁试飞的长远意义来讲，就是要进行南海航空活动的进一步开发，第一次中国最南端的机场进行试飞，不仅有国有航空公司的参与，也有民营航空公司的加盟，预示着未来国有资本和民营资本在南海航空开发上，均会得到国家的支持。

2、从试飞民航客机机型的选择看。此次执行永暑礁试飞的两架客机：一架为海南航空注册号为B-5620的波音737-800型飞机，另一架为南方航空注册号为B-6203的空中客车A319-100型飞机（A320系列）。有数据统计显示，这两种机型为中国民航运输的主力机型，几乎各大航空公司至少拥有其中一种机型的机队。永暑礁试飞留下的机型飞行数据信息，将在未来南海的航线开发和拓展时，给予其他各大航空公司以参考。这也预示着未来会有更多的航空公司有现实的机队，参与南海航线的营运。

3、从航空公司的名称上看。选择的这两家航空公司，取南方航空公司的“南”，取海南航空公司的“海”，两家航空公司开头两字，刚好是“南海”二字。中国传统文化中，素有取个好名号，得个好彩头。这也刚好寓意了此次永暑礁试飞行动非凡的意义。

对于世界民航事业来说，在南海这样一个交通要塞：南北纵跨约2000公里，东西横越约1000公里，北起广东省南澳岛与台湾岛南端鹅銮鼻一线，南至加里曼丹岛、苏门答腊岛，西依中国大陆、中南半岛、马来半岛，东抵菲律宾，通过海峡或水道东与太平洋相连，西与印度洋相通，是一个东北—西南走向的半封闭海。在永暑礁机场建成之前，沟通印度洋与太平洋、欧亚板块与美洲板块的重要枢纽——南海的腹地，一直没有一个民航的备用机场。永暑礁机场民航客机起降成功将具有划时代的意义。

三、民航客机的试飞成功，预示着我国在南海实行大规模旅游开发计划的可能性。

在中国进入社会主义新时代的今天，我们谈南海的大规模开发，特别是旅

游开发已经不再是遥远的梦想。永暑礁试飞行动的成功，更是为此梦想的实现插上了现实的翅膀。

旅游经济无疑是促进南海开发的最佳选择之一。首先南海有得天独厚的自然条件和自然资源。一说到海岛度假，对于中国的消费者来说境外的首选无疑是东南亚的海岛或者是印度洋上的马尔代夫。我们从来没有想过在海南之南的南海，景色也是如此的宜人。南沙群岛是珊瑚礁构造。南沙群岛及附近海域是中国唯一位于珊瑚礁核心分布区的海域，其美丽和富饶足以比肩马尔代夫和澳大利亚大堡礁，分布海域面积比马尔代夫和大堡礁都要大。南沙岛礁中的水面环礁的礁体面积有3000km²左右。

除了丰富的自然旅游资源，南海旅游区的人文资源也很丰富。南海位于中国的最南端，地理位置偏远，聚集着许多少数民族人民，如黎、回、苗、藏族等，各种少数民族聚集在一起，形成了古朴独特的民俗风情旅游资源；这里地理位置特殊，带有军事色彩和主权色彩的人文景观也很独特，如收复西沙群岛纪念碑、南海诸岛纪念碑西沙海洋博物馆等；另外，海上丝绸之路等历史景观也是南海区文化景观的一道亮点。

南海虽然旅游资源丰富，但大多还未进行统一开发，旅游景观还处于原始状态。目前南海各个岛屿中，只有西沙群岛进行了小规模开发，对外开放了包括永兴岛在内的三个岛屿供游客参观游览，但也严格限制人数在航线执行方面，只有“椰香公主号”一艘邮轮获得资格每月2个航次，每次接受游客200人左右，故永兴岛每月接待游客只有400人左右。总的来说，南海地区旅游资源的开发层次低、开发程度浅、开发范围小。

当然制约南海旅游开发最大的瓶颈除了目前政治、军事敏感之外，还有两大因素：一是基础设施严重不足。南海上大多数岛屿都还处于未开发或半开发状态，宾馆、酒店、邮局、医院等基础设施严重不足，娱乐设施更是少之又少；另外，由于南海特殊的地理环境，其往来交通需要通过游艇或者直升飞机来完成。游艇码头和直升机场的缺失，使其难以形成快捷、畅通的运输体系，从而延长游客的航空网络的建立以及

Comment [□□31]: 置

Comment [□□32]: 观

Comment [□□33]:

这段及下段，空格已改

航线开发作为旅游经济发展的必须基础设施建设条件之一，对于南海进行大规模旅游开发意义重大。二是交通瓶严重颈制约。南海海岛星罗棋布地分布在大海上，远离大陆，又因为其处于军事敏感区，因此对外交通十分不便。例如三沙市每个月与海南本岛之间只有四次往返航班，且一般游客想要上岛需要提前10天向有关部门申请办上^①证获得批准后还要耐心等待船期。对外交通瓶颈，使得区域内各种物资周转极其不便，同时也降低了旅游目的地的可进入性。

Comment [□□34]: 岛

所以兴建机场并尽快使进场投入营运，形成航空运输网络，对南海旅游开发具有深远的意义。

其次，

南海具有进行加强航空发展，推进大规模旅游开发的时代背景。十九大报告指出：中国将在未来推动形成全面开放新格局。开放带来进步，封闭必然落后。中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。要以“一带一路”建设为重点，坚持引进来和走出去并重，遵循共商共建共享原则，加强创新能力开放合作，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的简称。海上丝绸之路已有之，古海上丝绸之路是古代中国与外国交通贸易和文化交往的海上通道，也称“海上陶瓷之路”和“海上香料之路”，1913年由法国的东方学家沙畹首次提及。海上丝路萌芽于商周，发展于春秋战国，形成于秦汉，兴于唐宋，转变于明清，是已知最为古老的海上航线。中国海上丝路分为东海航线和南海航线两条线路，其中主要以南海为中心。所以我们可以看到南海从古至今都有着商贸往来，也一直作为中国对外开放的通道。

2017年6月，中国国家发展和改革委员会、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》。其中指出根据 21 世纪海上丝绸之路的重点方向，“一带一路”建设海上合作以中国沿海经济带为支撑，密切与沿线国的合作，连接中国-中南半岛经济走廊，经南海向西进入印度洋，衔接中巴、孟中印缅经济走廊，共同建设中国-印度洋-非洲-地中海蓝色经济通道；经南海向南进入太平洋，共建中国-大洋洲-南太平洋蓝色经济通道；积极推动共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道。合

作重点包含共创依海繁荣之路，提升海洋产业合作水平，与沿线国共同规划开发海洋旅游线路，打造精品海洋旅游产品，建立旅游信息交流共享机制。

在“一带一路”大背景下，新建南海一系列基础设施建设，推进岛礁机场修造和营运，扩展南海旅游开发的交通瓶颈，更好的利用南海区位优势，让世界各地的人感受到南海优美的环境，悠久的历史。

以上就是永暑礁试飞成功所带来的积极而深远的意义。今天这一讲就讲到这里。谢谢。

Comment [□□35]: 地

Comment [□□36]: 和

第三讲 当代民航精神的历史积淀

3.1 冯如与近代中国早期的航空活动

新中国成立以来，我国的航空科技发展取得了显著进步，但与世界上先进国家的航空事业整体水平相比还有很大的差距。尽管如此，追溯我国航空发展的历史，我们的航空先人早就有翱翔蓝天的梦想，并在航空活动实践中取得了辉煌的成绩。几千年前，中国人就已学会在实际生活中利用空气动力制作了船上的帆和舵，发明了世界上第一种重于空气的飞行器——

风筝，还发明了孔明灯、烟花等，“神火飞鸦”、“万户飞天”也是众所周知的，中国人发明的磁罗盘、陀螺、平衡环等，均对航空发展有重要意义。

但是中国航空技术的进一步发展受到了阻碍，主要原因：一是封建统治者只重视农业而不重视科学技术的发展，把技术视为“奇技淫巧”；二是明清两

朝统治者闭关锁国数百年，错过了西方产业革命的发展浪潮，拉大了中西方的差距；三是，外国列强的侵略及国内政局动荡，极大影响和阻碍了中国科学技术和社会经济的发展。

但中国航空先驱仍然在飞行、飞机设计、飞机制造、航空理论等方面有许多建树，推动并加速了中国近代航空的起步，只不过他们大多是侨居异国的华侨或留学生，冯如就是近代中国航空活动的著名代表人物之一。

(1) 冯如其人其事。

冯如，是中国第一位飞机设计师、制造师和飞行家，被誉为“中国航空之父”、“中国始创飞行大家”。他出生于1884年，当时的中国正遭受西方列强的凌辱，中国人民在半殖民地半封建的社会中艰难度日。冯如从小就喜欢制作风筝、船舶等玩具，对神话传说尤其是飞天故事更是异常着迷。

他12岁时漂洋过海到美国谋生，目睹了美国工业发达、工厂星罗棋布、人民生活幸福的国家发展盛况。他虽然年纪尚小，但已明显感觉到中美两国发展上的巨大差距，也渐渐认识到西方国家欺凌中国的一个重要原因就是他们拥有发达的工业这个强大的后盾。他觉得要使中国富强，改变贫穷落后挨打的局面，就必须学习美国先进的工业技术，用科技挽救危亡的中国。

冯如开始到纽约一家工厂学习机械制造。他非常刻苦，为弄清一个问题，经常研究到深夜。他为了更多地了解西方科技发展的状况，经常把节省下的食宿费用于购买报纸书刊，为了缴纳学费他还必须利用课余时间打工，即便如此，冯如的学习成绩仍然非常出众。五年过去了，他已经具备了广博的机械制造知识，熟悉、精通36种机器。他设计制造的无线电收发报机性能良好，此时的冯如已经成为小有名气的机器制造家。

正当冯如在美国潜心研究和制造机械的时候，1904年日俄战争爆发，日本与俄罗斯为了争夺在我国东北的特权，两个帝国主义国家在中国的土地上进行了一场狗咬狗的战争。在美国的调停下，日俄签订《朴茨茅斯合约》，将我国旅顺口、大连及附近海域转让给日本，长春到旅顺口的铁路也交给日本所有。面对如此不公平的合约，腐败无能的清政府居然予以承认。消息传到美国，冯如非常愤怒，也为祖国的不幸而感到痛心。他发誓要用自己的一技之长报效祖国。

1903年，由于美国莱特兄弟发明了飞机，在国际上引起了强烈的反响，各国纷纷研制飞机、飞艇、航空武器，作为当时国防的先进装备。鉴于资金紧张，又受莱特兄弟成功发明飞机影响，冯如改变了当初造军舰的计划，而决定制造出多架飞机来强大中国的国防。面对有人质疑他是否有研制飞机的能力时，冯如坚定地说：“**我发誓要用毕生精力为国家研制成飞机。苟无成，毋宁死！**”之后，冯如用他的实际行动践行着自己的誓言。

冯如在当地华侨的资金援助下，办起了中国人的第一家飞机制造公司。1907年，在冯如和他的助手共同努力下，他们终于研制出了自己的第一架飞机，冯如当初“以一技之长报效祖国”的愿望实现了一半，他激动地留下了眼泪。1908年4月，冯如在美国奥克兰市进行试飞，朋友为了安全起见，劝他换一个人试飞，冯如婉言谢绝并对朋友们说：“**生命不足惜，只要中国的飞机能够飞上天，死也值得！**”事实上，这次试飞真的出现了飞机坠地的严重后果。

之后，冯如同他的助手们又搜集了大量资料，重新设计了零件制作图，精心生产出机翼、方向舵、螺旋桨、内燃机等飞机部件，经过组装，一架全新的飞机诞生了，这就是著名的“**冯如一号**”！1909年9月21日，在美国莱特兄弟实现人类第一次驾机升空之后的第六年，中国旅美青年冯如驾驶自己设计制造的飞机，在美国奥克兰市上空试飞成功，飞机的飞行距离比莱特兄弟的首飞距离要远1788英尺。

冯如是中国最早的飞机设计师和飞行员，他也是首次驾驶自制飞机飞上蓝天的中国人。美国报纸发文称“**中国人的航空技术超过了西方**”。“冯如一号”从设计到试航成功，仅用了一年零两个月的时间，冯如以他卓越的天才，丰富的创造力，为中国人赢得了荣誉，极大地鼓舞了正在遭受西方列强奴役的中国人民，增强了中国人民的自信心。

1911年1月，冯如制成一架液冷式发动机的双翼飞机，在奥克兰进行表演并获成功。当时在美国的孙中山也在现场观看了表演并称赞“**吾国有大人矣**”（即中国有杰出的人才）。冯如设计制造的飞机在国际飞行比赛中多次打破纪录，荣获大奖，再一次使中国人的航空技术超过了西方。

冯如已经成为举世公认的飞机设计师、制造家和飞行家。外国公司不惜重金聘用冯如，但冯如一心想发展中国的航空事业，为中国多制造一些飞机，他

断然回绝了各国的高薪聘请，于1911年2月率领助手、携带他们自制的两架飞机以及制造飞机的机器，踏上了归国的航程，开始了他的“航空救国”之路。

冯如团队原本打算在国内生产制造飞机，但因清政府的消极冷淡而无法实现愿望。辛亥革命后，广东军政府成立，并组织了飞机队，冯如被任命为广东军政府飞机队队长。孙中山先生“航空救国”的感召以及全国民众的支持，给了冯如等人极大的鼓舞，他深感肩上的担子更重了，因为他看到发展中国的航空事业并非一朝一夕的事情，冯如一如既往地和他的同事们埋头设计制造性能更加良好的飞机。

1912年8月25日，冯如在广州燕塘驾机试飞，这是他第一次驾驶自己制造的飞机在中国领土上飞行，他驾驶飞机凌空而上，高约36米，东南行约8000米。当时飞机运转正常，操纵自如，地面上的观众掌声不绝于耳。但冯如急于升高，由于操纵过猛，致使飞机失速坠地，机毁人伤，不幸去世，年仅29岁。弥留之际，他勉励助手说：“勿因吾毙而阻其进取心，须知此为必有之阶段。”冯如是中国第一位驾机失事遇难的飞行员，他被葬于黄花岗，与七十二英烈长伴，并被尊称为“中国始创飞行大家”。

冯如的一生，是为中华的崛起而奋斗的一生，他把短暂的也是毕生的精力都献给了祖国的航空事业。在他生命弥留之际，还念念不忘嘱咐他的助手们继承他的遗愿，把中国的航空事业继续下去。他用实际行动践行了他“苟无成，毋宁死”、“用一技之长报效祖国”的诺言。今天，我们致敬冯如先生，缅怀中国航空先驱。作为航空领域的后继者和当代民航精神的践行者，我们到底应该从冯如身上学习些什么呢？我们应该学习他对祖国的赤胆忠心，对人民的深情热爱，对航空事业的兢兢业业、无私奉献，工作中与同伴的团结协作、面对困难窘境的一往无前，对未知领域的尝试创新，对试飞危险的英勇无惧……其实，在冯如等航空先驱的身上，我们已经看到了“忠诚担当、严谨科学、团结协作、敬业奉献”的当代民航精神的影子，当代民航精神正是在中国民用航空兴起和发展的历史进程中慢慢地积淀下来的，它散发着独特的魅力，激励着一代又一代的民航人前进。

（2）近代中国早期的航空活动

在冯如自制飞机并成功飞行的前后，中国的航空先驱者纷纷进行着各个方面的探索研究，取得了诸多中国航空活动史上的第一。如广东人谭根成功制造了中国第一架水上飞机；福建人刘佐成、李宝焮建立了国内最早的航空工厂，后者还于1910年在《东方杂志》上发表了中国第一篇航空论文；湖北人秦国镛1911年在国内首次驾机成功试飞；中国近代航空活动家和飞行家浙江人厉汝燕完成了中国国内最早的航线飞行，他也被推认为中国近代航空活动家和飞行家；上海人潘世忠制成中国第一架飞机和第一架武装飞机；这一时期中国出现了多支航空队，如清政府组建的南苑禁卫军航空队、广东军政府飞机队、华侨革命飞行团、湖北军政府飞机队、上海军政府航空队等。

(3)中国民航的奠基人孙中山，大力倡导“航空救国”并身体力行。

作为中国民主革命的先行者和伟大领袖，孙中山为实现外御列强侵略，内除军阀割据，实现全国统一的目的，大力倡导“航空救国”，采取多种途径，培养航空人才，发展航空事业，是中国近代航空事业的奠基人。

他的贡献体现在以下四个方面：

一是重视和倡导发展航空事业。孙中山在参加革命活动时，耳闻目睹西方飞机发明、发展及其具体运用，深有感触。他曾多次指出，飞机在未来军事斗争和国家建设中会发挥重要作用。因此，他大力倡导发展航空事业。1910年他在美国檀香山倡议当地华侨筹设中华民国飞船公司，自造飞机，并鼓励当地华侨青年学习飞行技术。还致函同盟会会员，讨论飞船（即飞机）的重要性。孙中山在日本专门成立了航空学校，并在对师生的讲话中指出“飞机将是未来战争决胜之武器”，并以“航空救国”四个字鼓励师生。孙中山的“航空救国”思想还反映在他草拟的《十年国防计划》中。计划要目列出的62个要点中，涉及航空、飞机制造、人才培养的就有9项。

二是多方开辟途径、培养人才，组建航空队伍。同盟会在美国檀香山组建了中华民国飞船公司；在日本创办了中华革命党飞行学校；在美国纽约寇蒂斯飞行学校开办了中国国民党飞行学校；在加拿大创办了中华革命党强化飞行学校；组建中华革命党东北军华侨义勇团飞机队等。

三是在自己的政府组织系统里设置航空局。由从海外学成航空技术的杨仙逸任局长，下设第一、第二航空队，建设机构逐步正规化。

四是关心和支持飞机制造厂的生产，制成“乐士文”号飞机并试飞成功。

1923年7月，飞机举行试飞仪式，参加试飞典礼的宋庆龄向孙中山提出亲自登机试飞，以表示支持和鼓励中国人自己设计和制造飞机。试飞完成后，在现场观众建议下，孙中山同意以宋庆龄在美国上学时的英文名ROSAMONDE的中文译音“乐士文”为该机命名，孙中山还特意写了“航空救国”四个字以资鼓励。

孙中山对于开创和发展中国的航空工业，有着独到的见解和认识。1924年，国共第一次合作，并在广州大沙头机场开办了航空学校，这成为中国最早培养航空人才的摇篮。

近代飞机发明成功，特别是第一次世界大战中作为新兵器使用并发挥了威力之后，中国存在的多方派系势力和军阀纷纷购置飞机，并网收航空人才，推动了中国近代航空事业的发展。一战和二战中飞机发挥的重要作用也验证了孙先生当初的预言，我们不得不佩服他的远见卓识。

(4) 中国民用航空的萌芽

西方国家飞机技术的不断发展和用于民用客货的实践，促使中国政府交通部官员产生了发展民用航空的设想。1919年11月成立了航空事务处，并与英国维克斯公司签订合同，中国政府购买了大批大小型飞机。1920年初，交通部筹办航空事宜处曾拟订五大航空线计划，并筹设航空站。这五条航线分别是：北京—广州、北京—上海、北京—成都、北京—哈尔滨、北京—库伦（今乌兰巴托）的民用航线。但除了北京—上海航线中的北京—天津航段和北京—济南航段先后投入运营外，其他航线均未开通。1924年4月24日，由英国飞行员驾驶客机试航北京—天津航段成功。5月8日，载着乘客和试投邮件的飞机正式飞行，上午出发，当日返回，成为中国民航的首次飞行。

军阀割据下的中国，纷争不断、战争不断，中国航空事业在军阀派系争战中虽孕育了中国民航的种子，发展缓慢，却促进了新中国民航的最终诞生。从此，中国民航走上了一条艰辛曲折的发展之路。

3.2 民航运输与抗日战争

南京国民政府统治全国的时候，正是欧美资本主义国家加快发展航空运输并开拓扩大欧亚及美亚空中航线的时期，受此影响，一度因经费、战争等原因而停滞不前的中国民用航空又开始缓慢地恢复发展。

(1) 民航运输概况之一：航空筹备委员会和沪蓉航线管理处成立

1928年6月，南京国民政府交通部采纳聂开一等人提出的利用外资购买飞机、接收外国人开辟航线的建议，成立了航空筹备委员会，研究落实发展航空的计划。1929年5月，沪蓉航线管理处正式成立。随后购买美国单翼客机4架，聘用外籍飞行员2名、机械员1名，中国飞行员3名、机械员9名，准备经营上海-南京-汉口-宜昌-重庆-成都的航线。

概况之二：国内两大航空公司中航、中航成立及运营

中国航空公司（中航）：

1929年5月1日，中美合营的中国航空公司正式成立，额定资本1000万美元，中美双方各占40%和60%的股份，并于10月21日开辟了上海-汉口的航线。但此航线开通仅仅10天，美国航空开拓公司将原来合同中规定给美方的权益转让给美商经营的中国飞运公司，这种无视中国主权的行为及合同中的垄断霸道条款引起了中国各界人士特别是航空界人士的极大愤慨。1930年7月8日，国民政府交通部长与美商经营的中国飞运公司代表订立新的合同。至此，中国航空公司（史称“老中航”）仅仅运营9个月便宣告夭折。1930年7月18日，国民政府正式批准新合同。8月1日，沪蓉航线管理处、原中国航空公司（老中航）和中国飞运公司合作并组建成一个新的航空机构，并沿用“中国航空公司”名称，史称“新中航”。新的中国航空公司仍为中美合资经营，资本总额为1000万美元，中美双方各占55%、45%的股份。

新中航成立后，随着航线的扩展和乘客运量的逐年增加，营业收入成倍增长，又购进了较大型客机，扩充了飞行员队伍，并先后开通了沪蓉、沪平、沪粤三条主要航线。这三条航线，都在长江流域和东南沿海经济文化比较发达的地区，不仅乘客来往频繁，而且在中国发生的重大事件（如淞沪抗战和西安事变）中，担负多项特殊飞行和专机飞行任务，加上它拥有政府特准的航空邮件专营权，使得中航发展迅速。与同期国内开办的其他航空公司相比，中航无论在技术设施还是业务经营等方面，均处于领先地位。

欧亚航空公司（简称欧亚，改组后简称央航）：德国在一战中成为战败国，受《凡尔赛和约》的限制，不能扩充军备。为向外扩张和发展本国经济，他们把主要航空力量用于建设民用航空运输上，大力发展海外航线以使德国走向世界。

1930年2月，德国最大的航空公司——汉莎航空公司与国民政府签订《欧亚航空邮运合同》，规定中德双方共同组建欧亚航空公司，资本总额300万美元，中德各占2/3和1/3股份。1931年2月1日，**欧亚航空公司**正式成立，同年5月31日正式开航，主要航线分别是：**沪满航线、沪新航线、沪库航线。**

欧亚航空公司在开辟沟通欧亚两大洲的国际航线受挫后，被迫改向中国内地开辟新航线，但其在国内的经营状况并没有多大改善。1943年3月欧亚航空公司改组为**中央航空公司（史称“央航”）**。

概况之三：日本在中国占领区成立航空公司：在日本军国主义占领控制的中国东北地区，先后于1932年9月26日成立了**满洲航空股份有限公司（满航，办公地设在沈阳）、1936年11月7日成立了中日合营惠通航空公司（惠航，办公地设在天津）、1938年12月17日成立了中华航空股份公司（华航，办公地设在北平）**。这些航空公司的设立，主要目的是用于为日本对中国的军事、经济侵略服务，在抗日战争后期更是直接参与军事行动。

(2) 中国民用航空在抗日战争时期的曲折发展

卢沟桥事变之后，日本全面侵华战争开始。中华民族面临一场空前的灾难，山河破碎、百姓流离，社会经济文化发展受到严重破坏。但全国各族人民在民族危亡关头，万众一心，团结抗日，经过8年的浴血奋战，英勇抗敌，在国际反法西斯统一战线的支持配合下，最终战胜了日本帝国主义。

总体来看，中国民用航空在抗日战争中经历了曲折发展的两个阶段：

第一阶段，即抗日战争前期，由于日本侵略中国大片国土，中航和央航的航线逐渐萎缩，濒临绝境。抗日战争开始后，随着国民党军队节节败退，中国的民用航空遇到了极大困难表现在：

首先是公司总部不断搬迁。中国航空公司1937年8月先从上海-汉口-重庆；欧亚航空公司则在1937年8月从上海-西安-

昆明。两公司在搬迁过程中均有不同程度的物质、人员损失。

其次是航线的停止或缩短。大片国土的沦陷，尤其是北平、上海、南京、天津等大城市的失守，迫使两公司不得不停飞航班或减短航线，正常经营几乎陷于停顿。

再次是正常的航班飞行不断受到日本飞机的攻击。日本飞机不顾中国航空公司的飞机是不带武器、不参加作战的商用飞机而应免于攻击的国际惯例，常常攻击中国民用飞机，使中国航空公司和中央航空公司的飞机不断被击落、击伤，损失很大。

其中最惨重的损失是1941年12月8日，日本**对香港启德机场的轰炸**。中国航空公司在搬迁到重庆之后，由于交通不便及抗日形势需要，决定在英国控制的香港另设基地，并获得快速发展，到1940年底已经成为香港最大的飞机发动机修理基地。中央航空公司也在启德机场设有飞行基地。

1941年12月8日，日本在空袭珍珠港美军的同时，派飞机轰炸了香港启德机场，停在机场上的中国航空公司有5架飞机被炸毁；欧亚航空公司的飞机和设备损坏最重，有4架飞机被炸毁，只剩下1架德国JU-52型飞机和1架小飞机，加上10多万加仑汽油损失和设备、厂房的破坏，欧亚航空公司不得不停办原有飞行业务的西安、汉中、雅安、宁夏、凉州、贵阳等航站。此后，两公司的人员向内地撤退，并不断停减航线与航站，空运业务变得十分困难，几乎濒于瘫痪。

第二阶段，即抗日战争中后期，因世界反法西斯统一战线的形成，中国得到了其他盟国的支持，中国民航的飞机、设备、技术人员等得到援助和补充，空运业务得到恢复和发展。

中国抗战初期，美国对日本采取绥靖政策。随着日军侵华的深入和国际形势的变化，美国对日政策发生改变。

租借法的签署：1941年3月11日，美国总统罗斯福签署了著名的《租借法》，规定所有反法西斯国家均可从美国获得包括贷款、武器、弹药等“租借援助”。作为同盟国成员，不久中国政府从美国获得了100架P-40C型战斗机，其性能可与日本的“零”式战斗机抗衡。

飞虎队的成立：美国总统罗斯福还签署了一个未公开发表的命令，即允许

美国的预备役军官和从陆、海军航空队退役的人员参加美国志愿队到中国作战，允许美军代训中国飞行员、机械员或去美国本土受训。1941年8月，中国空军美国志愿队正式成立，时任中国航空委员会顾问的美国人陈纳德任队长，这就是著名的“飞虎队”。

驼峰航线：1942年4月，日本攻占了缅甸北部的交通枢纽腊戍，彻底切断了中国的最后一条陆上国际通道——中缅公路。为了运输大批军用战略物资和军人，不得不开辟了从印度的阿萨姆邦到中国的昆明、叙府（宜宾）、泸州、重庆等地的空中运输航线。整条航路大部分是在喜马拉雅山南麓及横断山脉平均海拔6000米上空穿越，而当时最先进的飞机在满载情况下，最大飞行高度也不过6000米，甚至更低，飞行艰险和难度可想而知！由于要在连绵不断的山谷间穿行，无论是飞行线路还是所经过的地形都犹如骆驼的“驼峰”，“驼峰航线”由此得名。

这是世界航空史和军事史上最为艰险的一条运输线，是中美两国飞行员共同创立的世界航空史上的英雄壮举，也是二战中持续时间最长的大规模空中运输。由于日军的无情轰炸以及恶劣的地形和气候条件，这条航线充满了各种危险，因此又被称为“死亡航线”。

该航线的开辟，打破了日军对中国的围困，运来了对日作战急需的战略物资，架设了空中生命线，对打败日本军国主义做出了不可磨灭的贡献。也是在这条航线上，中美损失的飞机多达1000多架，许多中美飞行员为了捍卫世界和平、保家卫国更是献出了宝贵的生命，同时也有一些飞行员如潘国定等幸运地活了下来，他们将为新中国民航的成立和发展做出巨大的贡献。

在抗战中后期，中航除了担负“驼峰飞行”任务，还新开了一些航线并在此过程中得到发展。表现为：飞机数量增加，飞机性能提高；飞行队伍迅速扩大；培养和训练了各类技术人员和管理人才，特别是在机务维修、通信导航、航空气象和无线电报务等方面，其数量和素质都得到了迅速改善，为中航以后的发展奠定了相当坚实的基础。

(3) 我们应该永远铭记的中央航空学校的航空英雄们！

今天，中国人民已经实现了从“站起来”到“富起来”到“强起来”的历史飞跃，我们享受着太平盛世的繁荣与辉煌，享受着民航发展带来的红利，但

有一群人是我们永远都应该铭记缅怀的，那就是抗战时期中央航空学校的英雄先驱们。有一部纪录片《冲天》客观地再现了他们“航空报国”的感人事迹。

纪录片开篇写到：

曾经有那么一群年轻人，每一次起飞都可能是永别，
每一次落地都必须感谢上苍。
他们战斗在云霄，胜败一瞬间。
他们在人类最大的战争当中成长，别无选择。
因此他们对飞行的热爱，对天空的憧憬，
还有那些国仇家恨，纵横捭阖，儿女情长，
都必须化成命运的音符，飘扬在云间。

1932年，为了应对可能爆发的中日全面战争，国民政府在杭州笕桥成立了中央航空学校，培育第一代飞行军官。直到抗战结束，总共有16期毕业生参战，1700人冲上天空，为国家而战，为民族而战，为和平而战！

在航校的大石碑上清楚地镌刻着“**我们的身体、飞机和炸弹，当与敌人、兵舰、阵地同归于尽。**”的醒目标语。这些空军飞行员，有的出身名门望族，有的是归国华侨，有的来自顶尖学府，他们有身份地位，有智慧学识，有优渥的物资生活条件，本可以体面舒服地生活。但当国家需要时，他们积极响应号召、毅然决然投身到保卫祖国、保卫人民的对敌作战中，很多人牺牲时年仅20多岁。他们舍小家顾大家，吃苦在前，抛头颅洒热血，冲锋在前，他们坚毅果敢、不屈不挠，用行动阐释了什么是忠诚与担当、责任与使命，用行动履行了自己的诺言。

我们虽然是民航人，但是无论是战争年代还是和平年代，军民永远是一家。我们今天弘扬和践行的当代民航精神，其源头就来自于这些前辈们的珍贵品质。我们不仅应该向他们致敬，珍惜今天的幸福生活，更要在他们用鲜血和生命换来的和平、幸福生活中，继承发扬他们的优秀基因和宝贵品质，用实际行动为民航强国尽自己的绵薄之力。

3.3航空报国与新中国民航的起点

(1)新中国成立之前，两航空公司快速发展，并迅速由盛而衰

中国抗战胜利后，新中国成立前，居于重庆、成都、昆明等西南地区的国民政府军政人员需要尽快大量地前往华东、华北、东北地区接受日军投降并接管权力，军事、政治、经济中心迅速东移。国民政府为了争抢抗战胜利果实、抢夺地盘、压制中国共产党军政势力，又加之由于战争严重破坏的水陆交通一时难以恢复，只有主要依赖航空运输来转运军政人员和各种急需物资。这样，中国航空公司和中央航空公司也因为积极参加“复员运输”而快速发展到各自历史的顶峰。

抗日战争胜利之后，**中国航空公司**迅速将其总部和机航基地从重庆、印度加尔各答搬迁到上海，筹备复航。随后即奉国民政府之命，运送国民政府公务人员和受降人员分赴南京、北平及东南沿海各大城市，自1945年9月至12月，短短三个月就新开7条航线执行“复员运输”任务。

中央航空公司总部则在1946年2月由昆明搬至上海龙华机场原欧亚航空公司旧址，并连续三次廉价购买美军在印度的“剩余物资”飞机约170架，拼装整修成30多架参加航线飞行，使公司的运力大为增加，航空运输业务随之迅速发展，开始进入其复兴时期。

在承担“复员运输”任务的同时，两航公司利用这次机会和市场对航空的需求，大力拓展航空运输业务，快速开辟航线并大量增加航班密度，特别是中国航空公司，还先后开辟了上海-加尔各答、上海-马尼拉、上海-旧金山的国际航线，运输业务指标不断向上攀升，再加上两公司都参加了援助国民党军队的军事运输和空投活动，也加大了其业务量。1948年，两公司达到了其发展顶峰。

据统计，中国航空公司经营的航线由战争结束前的8条增为1946年的31条、1947年的34条、1948年的41条（年底为27条）。中央航空公司经营的航线由抗战胜利前的6条增为1946年的14条、1947年的16条和1948年的18条。

至1948年底，中国航空公司共有员工4808人，其中飞行员242人，各类技术人员1688名；共有运输飞机60架，国内航线27条，连接38个城市，通航里程约为45868千米；年运输乘客409961人次、货物33326吨、邮件2041吨；运输中周转量在国际民航运输协会各成员国航空公司排名第8位。同时其机务维修设备在远东地区也居于前列。可以说，此时的中国航空公司不仅在远东、而且在全世

界范围内都是规模较大的航空公司之一。

中央航空公司业务发展也达到了其发展顶峰，在1947年从美国西北航空公司购进6架旧的DC-3型客机之后，又于年底订购6架最新式的康维尔-240型（空中行宫）飞机，这种飞机是当时航速最快、技术先进、设备完善、具有可变距螺旋桨性能的新型客机。这样，中央航空公司就拥有各型飞机42架，经营国内外航线18条，通航城市27个；有员工2764人，比1945年的602人增加了3倍多。不仅与中国航空公司并驾齐驱，而且在亚洲也是具有较强实力的航空公司之一。

但是两航公司在短期内的这种迅猛发展是畸形的，因为它是为军事战争服务的，其结果必然是因军事而兴，又因军事而衰。伴随国民党政府在解放战争中的节节败退，两航公司的发展也迅速由盛而衰。在这种时代背景下，1949年1月9日，陷入困境的两航公司在香港宣布起义，脱离蒋介石国民政府而归中华人民共和国中央人民政府管理，这就是奠定新中国民航基础的“两航起义”。

（2）两航起义：航空报国以及新中国民航的起点

I. 起义时间：1949年11月9日

II. 领导人：刘敬宜-中国航空公司总经理

陈卓林-中央航空公司总经理

III. 起义概况：1949年11月9日，两航领导人刘敬宜、陈卓林在香港宣布起义，公告“自即日起宣布停止通航蒋管区域，与国民党政权断绝关系，归附中央人民政府”。并于当日率12架飞机北飞北京、天津成功，载有吕明、刘敬宜、陈卓林、查夷平等人的央航康维尔-240型飞机由潘国定驾驶降落北京，其余11架飞机由中航陈达礼带队飞到天津张贵庄机场。两公司在港资产由其留港员工负责保护，等待中央人民政府的接收。

IV. 起义性质：“这是一个有重大意义的爱国举动”（毛泽东）

“热烈欢迎你们在刘陈两总经理领导之下的光荣起义”（周恩来）

V. 起义原因：

①解放战争进行到1948年下半年，国民党军队节节败退，中国民用航空不可避免地走向困境。三大战役（辽沈战役、淮海战役、平津战役）之后，由于解

放军的迅速推进，中国航空公司和中央航空公司的数十条航线被迫停航，许多所属航站被迫取消，公司总部及基地也先后从上海迁至广州再迁至香港，通航地点快速减少，航空运输业务量及收入急剧萎缩。

②迁到香港的两航公司，同英产航空运输企业的业务矛盾与利益矛盾日益尖锐化，两航公司面临着港英当局的压迫。1949年6月，港英当局决定征用中航的发动机翻修厂房，并于7月16日派出警察封锁，使中国航空公司全部飞机停航。虽然经过周旋，中航发动机翻修厂房被发还并全部复航，但这种态势预示着两航在港将受到越来越大的压力。

③两航还面临着台湾国民党势力的催压，迫使他们尽快将两航搬迁至台湾，并派专人在香港督促。两航上下人士均认识到台湾是一弹丸之地，不利于将来民航业务发展，去台湾没有出路，一直采取拖延态度和办法。

④共产党方面的积极争取。鉴于两航人员中绝大部分是航空技术人员，他们事业心强，对政治并不是十分关心，他们不仅不反共，反而还有示好言行。这种情况下，第三野战军领导陈毅、粟裕将“争取两航起义”的计划上报中央军委，中央军委同意计划，周恩来直接指示，要求动用各种情报系统，全力策动两航起义。并亲自接见了于1949年8月赴港的吕明和查夷平，做出具体指示。两人到达香港后，与地下党取得联系，根据周恩来同志的指示，首先在“两航”中上层人员进行联络。吕明在美国受训时，中国航空公司的总经理刘静宜先生当时是总领队，两人是师徒关系。查夷平担任过“中航”副总经理，与两航中、上层关系较多，对做争取工作非常有利。经过两个多月的时间，他们在两航中做了大量富有成效的思想发动和组织准备工作。吕明先生在港期间积劳成疾，患了肾炎，但为了争取刘静宜和陈卓林，他不顾自己身患重病，双脚浮肿，坚持多次上门，与两位总经理促膝长谈。最终，他在自己风华正茂的年纪因病离开了人世，为新中国的民航事业献出了年轻的生命。

VI. 起义对新中国民航事业的贡献

①“两航”航空设备、器材抢运天津，成为新中国民航事业发展的物质基础。

②“两航”业务骨干力量成为新中国民航事业的人才、技术基础。

③“两航”专业人才成为科教兴业的重要力量。

VII. 起义的历史意义

被周恩来总理称为“具有无限前途的中国人民民航事业的起点”的两航起义，是中国民航史上的一个转折点。对于百废待兴的新中国，12架飞机、众多航空设备器材和数千名掌握了航空技术的管理人才，在新中国民航发展的运输生产、保证飞行安全、改善基础设施、加快人才培养、发展科学技术和增进国际交流合作等方面，必将做出不可磨灭的贡献。而遍布全国各个岗位的起义员工，在国防、航空、航天、电子、机械工业、科研、文教等部门为社会主义现代化建设和祖国统一大业都做出了积极的贡献。

“两航起义”的民航人，用自己的实际行动对“航空报国”做出了最出色的诠释，他们把自己的青春、梦想、汗水、技术、甚至生命都献给了新中国的民航事业。今天，我们除了追忆前辈们的英雄往事，还要学习他们热爱祖国、热爱社会主义的精神；学习他们对党和人民忠心耿耿、兢兢业业、贡献自己一切的精神，说到底就是要传承他们的优秀品质，在民航强国的进程中，认真学习和努力践行当代民航精神，让自己真正具有“忠诚担当的政治品格，严谨科学的专业精神，团结协作的工作作风，敬业奉献的职业操守”。

(3) 八一开航：1950年8月1日新中国民航最早的国内航线正式开通

新中国成立初期，党和政府十分重视民航事业的建设，提出要“有计划、有步骤地建造各种交通工具和创办民用航空”。1950年4月，中华人民共和国副主席刘少奇为《人民航空》杂志创刊的题词中指出：“强大的人民中国，必须有强大的人民空军与民航事业。”这样，军委民航局一方面组织领导两航起义后在香港的护产斗争和大批员工从香港回内地的安置工作，另一方面积极组建民航管理机构和开办临时航空运输业务，从1949年底至1950年上半年，先后组建了天津、广州、重庆办事处和部分航站，担负了北京、天津至重庆、昆明、兰州等地的专包机飞行任务。但是，新中国民航正式在固定航线上经营定期国内航班业务是从1950年8月1日开始的。

1950年7月21日，政务院批准同意民航局自8月1日正式开航的计划，首先开辟天津经北京、汉口到广州和天津经北京、汉口到重庆的两条航线。随后，为尽快改变西南各省交通闭塞状况，又开辟4条支线：重庆-成都、重庆-昆明、重庆-贵阳、重庆-

西昌。这样，1950年7月31日，潘国定机长驾驶“北京”号飞机从天津张贵庄机场起飞，试航广州，试航经过一切良好。8月1日上午10:30，“北京”号飞机自广州起航，中午经停汉口，下午6:10分抵达天津。同时民航139号飞机也于当天上午8:30分自天津机场起飞，中午经停汉口，下午6:10抵达重庆。这样，新中国民航最早的国内航线由此正式开通，史称“八一开航”。《人民日报》为“八一开航”发表了题为“新中国民用航空事业的开始”的评论。

此后，民航各级机构迅速建立健全，并制定落实各种规章制度，开通的航线和通航城市越来越多，航班数量也快速增加，航空运输总周转量、旅客运输量和货物运输量逐年提高，经营管理水平不断提升，推动新中国民航步入正常发展轨道。

(4) 中国民航发展的新篇章

1949年11月2日，中国民用航空局成立，揭开了中国民航事业发展的新篇章。从此，民航人以崭新的面貌，昂扬的姿态，振奋的精神，饱满的热情投入到人民航空的建设中，奠定和确立了“人民航空为人民”的当代民航精神基石。周总理提出了“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常”的民航工作指导方针和基本原则，要求民航人必须以对祖国、对人民高度负责的态度保证安全，必须以严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风争取飞行正常，必须以敬业奉献的职业道德改善服务工作，当代民航精神在此获得了初步的内在规定性。这样，几代民航干部职工励精图治、团结奋斗，终于迎来了中国民航从无到有，由小到大，由弱到强的发展新篇章

3.4 改革开放后中国民航发展的主要成就（四个方面）

(1) 民航企业化改革

中国民航企业化改革最开始是在政企分开、减少管理层次、减政放权的原則下逐步进行的，内容主要是组建一批民航企业；建立经济核算制；改革用工制度；进行工资制度改革；改革投资体制等。

企业化改革带来的民航全行业面貌的巨大变化，体现在：

I. 世界最先进的民航客机开始落户中国

1980年，中国民航购买了美国生产的波音747SP型宽体客机，这是中国民

航第一次使用宽体客机，标志着中国民航使用的运输飞机已部分达到了国际民航先进水平。1983年又购买了波音747-

200、波音737和MD80型客机，这些飞机都是当时世界上最先进的机型，使中国民航使用的运输飞机同国际民航的先进水平的差距进一步缩小。

II. 全国性机场建设开始提速

随着民航在国民经济发展和对外交往中地位和作用的日益加强，国家对民航机场建设投资比重逐年增多，各省、市、自治区也认识到机场在改革开放过程中做为投资环境组成部分的重要性，建设机场的积极性大增。1980年国家设立深圳、珠海、厦门、汕头4个经济特区和1984年开放大连、天津、青岛等14个沿海开放城市后，这些经济特区和沿海开放城市更是把机场建设作为改革开放不可缺少的先行项目。各省会城市和一些交通枢纽、旅游城市，也把机场建设视为一项重要举措，在全国范围内掀起了兴建或扩建机场的热潮。厦门高崎国际机场、大连周水子机场、上海虹桥机场、广州白云机场、敦煌、桂林、黄山、张家界、梅县等旅游城市的机场、重庆江北机场、沈阳仙桃机场、西安咸阳机场、成都双流机场等就是这期间新建或扩建的。

III. 航线数量增长迅速，布局日益网络化

国内航线出现区域性辐射网络，逐年打破建国30多年来以北京为中心的单一航线网络格局，开始形成以北京、上海、广州、成都、西安、沈阳、乌鲁木齐等7个大城市为中心的区域性辐射航线网络；通往旅游城市的航线不断得到开辟；沿海城市航线日益增多；少数民族地区的航空交通继续得到改善；同时，中国民航还开辟了大陆城市通往香港的地区航线。经过多年发展，中国民航国内航线布局逐步趋向合理，全国除台湾省外，各省会、自治区首府和直辖市以及主要大城市与北京都有了直达航班或衔接航班连结，初步构成了一个比较完整的国内航线网络。

国际航线的开辟：中国改革开放政策，进一步加强了国际交往和对外贸易，国内外旅游也蓬勃兴起，从而推动了中国民航国际航线的开拓。

在亚洲，中菲、中泰、中新国际航线相继开通，加强了中国与东南亚国家的友好往来；

在欧洲，中国民航致力于开辟经过海湾国家至中东地区飞往欧洲的国际航

线，加强了与英国、德国等航空公司的联系；

在北美，中美、中加国际航线的开通，为中国民航进一步跻身国际航空市场开辟了道路；

在大洋洲，中国民航同期还开辟了北京-悉尼，北京-墨尔本等国际航线，开辟了北京-卡拉奇-亚的斯亚贝巴的非洲国际航线。

截至1987年，中国民航共开辟了通往亚洲、欧洲、非洲、美洲、大洋洲的24个国家的39条国际航线，不仅大大推进了中国与世界的交流合作，也使中国民航的国际运输业务发展进入一个新阶段。

IV、航空运输业务量增长神速

1978年中国实行改革开放政策之后，航空运输业务量的增长进入神速阶段，客运量和航空货邮运量都迅速猛增。但是中国民航的客运量与旅客周转量在国内交通运输业中比重仍然较小。同时与国外民航或与国内其他运输方式相比，中国民航货邮运输也还有很大差距。

V、民航教育科技得到迅猛发展

组建相关学校，建立多层次、多专业的人才培训体系。

1980年10月，第14航空学校更名为中国民航飞行专科学校，1987年升格为中国民用航空飞行学院，专门培养驾驶、空中领航、空中通信和航行管制人员，目前学校还设有空中乘务、飞行器动力工程、飞行器制造工程、飞行器适航技术、民航空中安全保卫、航空机电设备维修、电子信息工程等多个专业。1981年8月14日，中国民用航空机械专科学校被批准升格组建中国民用航空学院，2006年5月更名为**中国民航大学**，下设飞机发动机维修、飞机电气设备维修、飞机仪表设备维修等多个专业。1984年，中国民航在原中国民航干部学校的基础上组建了**中国民航管理干部学院**。这样，中国民航基本建立了一个初、中、高三级配套，科目比较齐全的教育训练体系。

民航科技不断进步。成立的“中国民航局第一研究所”（简称民航一所）和“中国民航局第二研究所”（简称民航二所）担负起飞机发动机适航性、航空医学等技术的开发研究以及民航发展规划研究、经济技术情报的搜集、整理和服务工作。

（2）现代民航发展框架完整建立（87-02）

1987年以后，中国民航改革进入第二阶段，主要内容是实施政企分开，组建多家航空公司及机场企业等市场主体，使现代化民航发展框架逐渐完整、完善。具体内容是：

实施政企分开，强化政府管理职能；

培育市场主体，推行地区管理局、航空公司和机场分开设立；

组建为民航主业服务的辅业服务机构。

(3) 中国成为世界民航大国 (02-05)

根据中央完善社会主义市场经济体制和深化国有资产管理体制改革要求，中国民航在2002年至2004年进行了以“航空运输企业联合重组、机场属地化管理”为主要内容的民航深化改革，主要原则是：政企彻底分离，政资分离，行业重组。

①中国民航三大航空运输集团和三大航空服务保障集团的组建

2002年10月，经国务院批准，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三大航空运输集团和中国民航信息集团公司、中国航空油料集团公司、中国航空器材进出口集团公司三大航空服务保障集团在北京宣告成立，与中国民航总局脱钩，归属国家资产管理委员会领导。这6大集团公司的成立，标志着中国民航业的发展进入了一个全新阶段，成为中国民航向民航大国战略转变的新起点。

②中国成为民航大国

中国民航改革为中国民航行业发展提供了强大动力，2002年至2005年间，中国航空运输总周转量跃居世界第二位，仅次于美国，中国跨入世界民航大国之列。

这三年间，中国民航在航空运输发展、航空安全与航班正常率、机队与运力、基础设施建设、体制改革与对外开放等方方面面取得了巨大成绩。全方位发展民航国际关系的同时，也加大了与南美、南亚、西亚、非洲国家发展航空关系的工作力度。中国民航还积极参与了区域性航空运输合作，进一步完善了和启动了与美国、新加坡、加拿大及韩国、日本和西班牙的民航双边合作机制。发挥了中国作为国际民航组织一类理事国的作用，扩大参与国际和区域性民航事务的广度和深度。

(4) 中国由世界民航大国走向世界民航强国 (05-10)

①中国民航运输总量稳居世界第二

2005年，中国民航运输总量在国际民航组织缔约国中排名超越了世界民航大国德英日等，提升到第二位，仅次于美国。

自2005年之后的多年里，中国民航继续保持良好发展势头，各项工作取得显著成绩：安全形势平稳，生产增长较快，运输结构优化，经济效益大幅提高，服务质量得到改善，机场设施建设取得新成绩，对外关系获得新发展。国际民航组织秘书长宣布，2009年，亚洲地区已经超越北美地区，成为全球最大的民航运输市场，而在亚洲市场里，中国已超越日本市场，成为亚洲地区最大的民航运输市场。

②中国民航发展更注重夯实科教基础

根据2006年中国民航局《关于深化民航改革的指导意见》精神，民航深化改革将重点围绕改善和加强行政管理，改进和加强行业宏观调控，改革和调整市场管理，指导和推动企业、机场深化改革，调整和改进科研、教育制度等5个方面展开。如：

I、中国民用航空学院更名为中国民航大学

中国民用航空学院是中国民用航空总局直属的普通高校，位于天津，是中国民航系统的最高学府，也是国际民航组织认定的世界上少数几所“享有国际盛誉”的民航类院校之一。学院学科专业包括工、管、理、文、法等5个学科门类，有通信与信息系统、航空宇航科学与技术、交通运输工程和工商管理学等4个省部级重点学科；有多个硕士点和本科专业；院士1人，专任教师、博导、民航特聘专家多人。

II、中国民用航空飞行学院是亚洲最大、世界知名的飞行院校

中国民用航空飞行学院位于四川省广汉市，占地16000余亩，是亚洲最大、世界知名的飞行院校，是一所以工科为主，工、管、文等多学科协调发展的高等学府。学院是以培养飞行员为主，同时培养民航其他专业技术人才的全日制高校，也是国内唯一一所能够全过程培养民航飞行员的全日制本科院校。截止2005年，该校已培养了占中国民航总数90%以上的飞行员，同时接受来自越南、老挝、蒙古、也门等国家和地区的留学生。学校拥有5个机场、有初、中、高级

各型教练机数架、模拟机多台，专业实验教学设施、设备和实习基地堪称亚洲之最、世界一流。学校有国家功勋飞行员、民航总局飞行检查委任代表、民航局特聘专家、中青年技术带头人、四川学术带头人等多名、硕士点多个，本部在校学生10000多人。

III、中国民航飞行高度层垂直间隔标准成为国际民航标准

2007年11月22日零时，中国实施缩小飞行高度层垂直间隔（RVSM）工作正式启动。国内外航空运输企业作为实施RVSM的受益者，对中国给予了高度评价，国际航空界也对中国实施该项工作给予了充分肯定。2008年10月，国际民航组织航委会讨论并通过了关于将中国“米”制缩小飞行高度层垂直间隔配备标准正式纳入国际民航公约《附件二》标准的提案，完成了技术层面的审核。并与2009年3月完成了最后的审批手续，中国“米”制缩小飞行垂直间隔高度配备标准正式成为国际民航组织公约《附件二》中的标准，于2009年11月19日正式生效，成为国际民航标准。

③中国民航在世界民航中更具有影响力

中国连任国际民航组织一类理事国，意味着国际社会普遍认可了中国对世界航空运输的贡献，承认了中国在世界航空运输领域中的重要地位，也表明中国民用航空在国际航空运输规则的制定、国际航空运输关系的协调中开始向能够发挥主导作用的方向转变。中国以航空大国的姿态，积极参加国际民航组织的各类活动，在国际民航组织中的地位、影响力和威望不断提高，在国际民航事务中发挥着越来越重要的作用。

2006年世界顶级飞机制造公司-

欧洲空中客车工业公司320飞机总装线项目落户天津：总装线将完全按照空客公司在欧洲生产线的标准和工艺，生产的飞机具有相同的质量和价格竞争力。空客公司之所以将欧洲以外的第一个总装厂设在中国，看中的正是中国民航的快速发展和未来中国航空市场的广阔前景。中国作为世界航空市场增长最快的国家，已成为空客和波音两大公司在全球的竞争焦点。

④中国民航的应急保障实力进一步提高

I、中国民航采取多项措施应对突发冰冻雨雪灾害：2008年1月，中国南方大部分地区和西北地区东部先后出现了大范围的雨雪、冰冻过程，严重影响了

民航正常的航班飞行及安全生产运营。为了确保航空安全，争取航班正常，保证广大旅客尽快成形、顺利回家欢度春节，民航总局采取了一系列措施，迎战冰冻雨雪，保障航空运输。

II、积极承担汶川大地震后的抗震救灾重大任务：突如其来的512汶川大地震，使通往灾区的铁路、公路严重毁损，联络中断，救援人员、救援物资必须尽快运往灾区，民航运输无疑是最快捷、最有效的手段。中国民航第一时间紧急行动起来，全国民航系统不计代价，不讲条件，不畏艰险，为抗震救灾全力以赴。13日，民航按中央部署，迅速组织了55架飞机，运输7450名救援人员到灾区。同时调用国航、东航、南航、海航、山航、西部航空等6家航空公司的民航飞机，紧急空运5000名官兵前往灾区，这是民航历史上前所未有的飞机大集结。此后，川航、深航、厦航、上航等多家航空公司纷纷加入到抗震救灾的大军中来，充分体现了“人民航空为人民”的宗旨。中央军委领导对民航抗震救灾工作给予高度评价：这次行动民航反应快，共同完成了我军历史上最大的空运行动。国务院副总理张德江指出：民航系统坚决贯彻党中央、国务院“灾情就是命令，时间就是生命”的指示，按时出色地完成各项运输保障任务，民航队伍过得硬、靠得住、关键时刻用得上。

III、安全高效优质完成北京奥运会航空运输保障工作。2008年北京奥运会，中国民航承担着为各国体育代表团、海内外来宾及各类旅客提供航空服务的重要任务。在党中央和国务院的统一领导下，在全国各条战线大力支持下，中国民航人上下齐心、团结拼搏、全力付出、精益求精，顺利完成奥运航空运输史上和中国民航史上规模最大、历时最久、举世关注、难度超乎想象的保障任务，在7年筹备、131天火炬传递、84天实战保障中，以“零事件、零事故、零投诉”的优异成绩，圆满兑现了奥运航空运输保障“安全、畅通、方便、快捷”的承诺，为“两个奥运，同样精彩”目标做出了突出贡献。

中国民航经历了从无到有，由小到大，由弱到强的不平凡的发展历程。尤其是改革开放以后，中国民航在航空运输、通用航空、机群更新、机群建设、机场建设、航线布局、航行保障、飞行安全、人才培养等方面都得到了持续快速的发展。民航事业的发展不仅依赖于国家的经济发展，党中央国务院的领导支持，更是几代民航干部职工忠诚担当、团结协作、严谨科学、敬业奉献的结

果。而这正是我们今天要学习和践行的当代民航精神。因此，身为民航人，我们不仅要学习弘扬当代民航精神，更有责任有义务继承这些宝贵的精神财富，并在学习和未来工作中践行之。

3.5 当代民航强国战略的精神支点

(1) 中国民航取得辉煌成绩，成为民航大国

中国民航自诞生以来，随着共和国腾飞，从无到有、从小到大、从弱到强，实现了跨越式发展。不仅在民航客运、货邮运方面数量剧增，而且在航线发展、航空安全水平、通用航空、机场数量、机务维修水平等多方面都有很大的改善和提高。几十年来，民航作为国民经济的重要组成部分，不仅悄然改变和提升着百姓的生活，更促进和推动着中国经济社会的进步。到2009年，我国民航全年旅客运输量突破了2亿人大关，中国已经成为名副其实的民航大国。

(2) 建设民航强国的战略构想

民航强国，是指民航业综合实力位居世界前列的国家，表现为民航业在国家经济社会发展中发挥战略作用，具有很强的国际竞争力、影响力和创新能力。民航强国的核心是服务大众能力、国际竞争能力和创新发展能力。具体表现为航空公司强、机场强、技术支撑和运行保障系统强、政府对民航发展的引导和管理能力强，以及这五个方面的协同能力强。民航强国的主要标志是：运输规模大、安全水平高、服务质量优、创新能力强、影响范围广。

自上世纪90年代前期，我国初次提出民航强国战略构想（这一时期提出的民航强国更多的是一个口号或者是一个方向）以来，到2009年，国家已经把民航强国的战略构想细化为民航长期发展的指导纲领，并且提出了民航强国的战略目标是：到2030年，全面建成安全、高效、绿色的现代化民用航空体系，实现民航大国到民航强国的历史性转变，成为引领世界民航发展的国家；同时还提出了民航强国的战略方案、战略步骤、保障措施、实现路径等等。

(3) 当代民航强国战略的精神支点——当代民航精神

在民航强国战略提出后，在国家文化强国战略的指导下，民航局强烈意识到文化软实力的重要作用，提出民航管理应当由规章管理向人文内涵式管理转变，鲜明提出“民航强国文化先行”，凝练全行业的核心价值成为必然要求。

经过2012年提炼行业精神的酝酿和尝试，2016年当代民航精神瓜熟蒂落。

2016年1月6日，我国永暑礁试飞成功。4月14日，中国民航局党组书记、局长冯正霖到中国南方航空集团公司开展调研时关于“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守，应当作为当代民航的精神，在全民航发扬光大”的讲话，在民航人心中引起了强烈共鸣和认同。由此可见，当代民航精神是在自觉、自强、自信的民航文化建设氛围中，在有着丰富滋养的行业文化的沃土里萌芽成长起来的，已经成为全民航业宝贵的精神财富，是激励我们为实现民航强国而奋斗的价值引领和精神支点。

党的“十九大”对两个一百年的目标作出了重大安排，规划了新征程：从二〇二〇年到二〇三五年，在全面建成小康社会的基础上，再奋斗十五年，基本实现社会主义现代化。从二〇三五年到本世纪中叶，在基本实现现代化的基础上，再奋斗十五年，把我国建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国。在这个新征程中，需要我们坚定文化自信，培育和践行社会主义核心价值观，加强思想道德建设，提高人民思想觉悟、道德水准、文明素养，提高全社会文明程度。广泛开展理想信念教育，深化中国特色社会主义和中国梦宣传教育，弘扬民族精神和时代精神，推进社会公德、职业道德、家庭美德、个人品德建设，引导人们向上向善、孝老爱亲，忠于祖国、忠于人民，强化社会责任意识、规则意识、奉献意识，激励人们坚忍不拔、锲而不舍，奋力谱写社会主义现代化的壮丽篇章。

中国民航根据国家战略步骤的新安排，聚焦民航发展现阶段的主要矛盾和突出问题，对民航强国战略步骤进行了新的规划，提出了新的目标，开启了民航强国建设新征程：到2020年，围绕服务全面建成小康社会，民航强国建设要瞄准解决行业快速发展需求和基础保障能力不足的突出矛盾，着力“补短板、强弱项”，重点补齐空域、基础设施、专业技术人员等核心资源短板，大幅提升有效供给能力，加快从航空运输大国向航空运输强国的跨越。到2035年，围绕服务我国基本实现社会主义现代化，民航强国建设要瞄准解决人民群众航空需求多样化和民航发展不平衡不充分的主要矛盾，着力“均衡发展、协调发展”，重点发展国际航空、支线航空、低成本航空、货运航空，大力促进通用航空发展，全方位地满足人民日益增长的美好生活需要中的航空服务需求，实现

从单一的航空运输强国向多领域民航强国的跨越。到21世纪中叶，围绕服务我国建成社会主义现代化强国，民航强国建设要瞄准全方位提升国际竞争力目标，着力增强国际民航规则标准话语权和科技创新引领力，重点推进航空业全产业链发展，实现从多领域民航强国向全方位民航强国的跨越。

开启民航新征程，就是要求民航人要有新作为，做出新成果，作出新贡献。为此，必须全面加强党的建设，不断提高党的建设质量，为建设民航强国提供根本政治保证；必须在物质上倾情关心一线民航干部职工，努力创造条件改善工作环境和生活质量，调动工作积极性；必须用当代民航精神激励、引导民航工作者坚定信念、志存高远、脚踏实地，在民航强国建设的伟大征程中贡献力量、创造人生辉煌。

2018年3月，习近平在十三届全国人大一次会议闭幕会上论述了中国人民的四种精神品质。他说，中国人民是具有伟大创造精神的人民、中国人民是具有伟大奋斗精神的人民、中国人民是具有伟大团结精神的人民、中国人民是具有伟大梦想精神的人民。这一论述，不仅是对中国优秀传统文化的深刻思考，对中华民族生生不息奋斗历程的深切体认，更是面向未来对中华民族精神的坚定自信：坚信伟大创造精神定能激励我们不断创造出一个又一个更新、更大、更震撼的人间奇迹；坚信伟大奋斗精神定能鼓舞我们实现人民更加美好生活的宏伟目标；坚信伟大团结精神定能凝聚我们勇往直前、无坚不摧的强大力量；坚信伟大梦想精神定能引领我们百折不挠、坚韧不拔、前赴后继实现中华民族伟大复兴的梦想。习近平的表达和论述，站在新时代，以“人民的精神”为视角，对当代中华民族精神作了新的解读，体现了鲜明的人民性，坚定的人民立场，是“以人民为中心”思想的写照，当代中华民族精神的意蕴得到了升华，内涵获得了丰富。

同样，当代民航精神不仅是当代中国民航60多年历史的精神凝结，也是对当代中国民航文化积淀的提炼，更是面向未来的价值引领，在中国民航新发展中必将得到进一步升华，开辟新境界，抒写新篇章。民航“一二三三四”的总体工作思路，坚持“发展为了人民的理念”，坚守廉政安全、飞行安全、真情服务的底线，把人民放在首位。忠诚担当的政治品格，强调的也是对祖国、对人民、对党的忠诚担当，依靠广大民航员工的严谨科学、团结协作、敬业

奉献实现全心全意为人民服务。这既是对“人民航空为人民”民航初心的传承弘扬，也是对“永远把人民对美好生活的向往作为奋斗目标”基本原则的落实，是解决“人民日益增长的美好生活需要与不平衡不充分的发展”这一新时代社会主要矛盾的精神动力。

当下民航强国建设，必须坚持五个基本原则，即始终坚持把满足人民对美好生活的需要作为新时代民航强国建设的目的、始终坚持把服务国家战略作为新时代民航强国建设的方向、始终坚持把深化改革作为新时代民航强国建设的动力、始终坚持把科教创新作为新时代民航强国建设的支撑、始终坚持把全面加强党的领导作为新时代民航强国建设的保证。随着人民生活从更加殷实、到更为宽裕再到基本实现共同富裕，人民群众对民航的需要将会越来越多、越来越高。深入研究人民群众对航空服务的需求，在服务范围、服务种类、服务环境、服务效率、服务能力和服务品质上下功夫，建设“四个机场”、“五强空管”，深化“放管服”改革等等，既是当代民航精神的实践，实践中取得的新经验，创造的新文化，也必将凝结成当代民航精神的新内涵，开辟当代民航精神的新境界。

那么，当代民航精神作为一种已被业内人士认同的行业精神，在理论上和实践中又是如何发挥其作用的呢？

理论上讲，行业精神源于行业的工作实践，源于员工先进的集体意识，是行业员工群体人格健康向上心态的外化，是员工群体对行业的信任感、自豪感和荣誉感的集中表现形态；是一个行业基于自身特定的性质、任务、宗旨、时代要求和发展方向，长期实践基础上精心培育而逐步形成的，并为整个行业员工群体认同的正向心理定势、价值取向和主导意识。行业精神常常成为推动行业发展的精神源泉和动力支持。民航是一个高投入、高风险、高强度、压力大等多特点的行业，需要每个民航人具有责任意识、团队意识、踏实严谨的习惯、敬业奉献的精神，而在实际工作中，我们都会有这样或那样的困难需要克服，残酷的现实需要面对，当国家利益、群众利益和个人利益发生冲突之时，我们需要有取舍抉择。在民航强国的过程中，民航整个行业将会面对很多可以预料和难以预料的国际国内压力、竞争、瓶颈，民航人需要谨记和发扬当代民航精神，克服即将遇到的困难。同时我们应该看到，中国民航已经取得了辉煌的

成绩，我们在民航强国的道路上正信心满满，阔步前进。我们相信，当代民航精神一定会在民航强国的进程中发挥它必然的价值引领和精神动力作用。

实践上看，每个行业都有各具特色的行业精神。纵观中国民航69年的发展历史，认真探寻民航文化历练沉淀的过程，不难发现当代民航精神具有“播种、耕耘、开花、结果”的时代特点，有69年民航文化的优秀基因，有69年民航精神的宝贵精髓。因此，当代民航精神是民航行业精神中最富个性、最先进内容的反映，是民航行业文化发展到新时期的产物，有着深厚的文化基础和文化底蕴，系统反映了民航人的精神追求，是一代又一代民航人精神财富的结晶，是民航行业文化的重要组成部分，是社会主要核心价值观在民航行业的生动体现。弘扬和践行当代民航精神是我们每个民航人责无旁贷的神圣使命，当代民航精神必将引领当代民航人忠于职守、勇于担当、团结协作、严谨求实、科学创新、兢兢业业、无私奉献。当代民航精神也必将在民航强国战略目标实现中体现出它文化软实力的巨大作用。

作为中国民航行业中的一份子，我向同学们发出号召：希望同学们，自觉锤炼忠诚担当的政治品格，努力铸就严谨科学的专业精神，不断强化团结协作的工作作风，时刻保持敬业奉献的职业操守，为民航强国献上你们的青春与热情、创新与创造、行动与精神，为祖国的民航事业和中华民族的伟大复兴而不懈奋斗。

第四讲当代民航精神的内涵解读

同学们，大家好，在前面几讲中，我们学习了当代民航精神的提出过程及时代背景，回顾和追溯了当代民航精神的历史积淀和文化基因。在本讲中，我们逐一地和大家分析和解读当代民航精神的丰富内涵和思想，希望能够帮助大家从更深的层次上理解当代民航精神。

当代民航精神被凝炼为四句话，即：忠诚担当的政治品格，严谨科学的专业精神，团结协作的工作作风，敬业奉献的职业操守。这四句话大家都了解了，但是怎么解读它呢？我觉得我们有必要从2016年4月民航局召开的总结永暑礁新建机场校验试飞工作总结表彰会议讲起。

在总结表彰会上，民航局冯正霖局长提了一个问题，谈谈四点体会。他提的问题是，永暑礁新建机场校验试飞是党和国家交给中国民航重大的战略任务，为什么民航人能够取得试飞成功？他觉得主要有四个原因：一是党中央的高度重视和正确领导，为圆满完成校验试飞任务指明了方向；二是强化组织领导、周密部署，是圆满完成校验试飞任务的有力保障；三是精心制定方案、严密实施，是圆满完成校验试飞任务的关键所在；四是内外密切合作、整体联动，是圆满完成校验试飞任务的重要条件。

冯局长指出，永暑礁新建机场校验试飞任务的圆满完成，再一次证明，中国民航人是一支在党和国家需要的时刻能顶得上、靠得住、过得硬的优秀队伍，为我们民航留下了宝贵的精神财富。在总结试飞成功经验时，冯局长着重谈了“四个进一步彰显”，即：进一步彰显了民航人忠诚担当的政治品格；进一步彰显了民航人严谨科学的专业精神；进一步彰显了民航人团结协作的工作作风；进一步彰显了民航人敬业奉献的职业操守。他的讲话引起与会者的共鸣。

随后，冯正霖局长又在民航系统“两学一做”学习教育动员部署会上强调说：民航局党组“在永暑礁的试飞工作中总结了四句话，也得到了高度认同，忠诚担当的政治品格，严谨科学的专业精神，团结协作的工作作风，敬业奉献的职业操守，这是我们民航的当代职业精神，我想应该把他弘扬起来，在全民航业将这种精神文化弘扬起来，更具有影响力，更能凝结我们的工作价值观。

”由上可见，民航局党组在总结永暑礁新建机场校验试飞工作时，概括提炼了四句话的精神成果，这是当代民航精神的集中体现，要求各部门各单位注意宣传、自觉弘扬践行。冯局长代表民航局党组发表讲话和做出倡议，并非突然地提出一个当代民航精神来的。

需要注意的是，冯局长总结经验时为什么在措辞上要使用“进一步”？这个值得我们去琢磨和体会。我想，这其中表达的意思无非是：中国民航人一贯都是这么做的，当代民航精神一直都是存在的，现在只不过是在校验试飞行动中得到了突出表现和彰显。民航人既然有宝贵的精神财富、好的东西，就应该趁此机会，就应该好好地做一个总结和提炼，民航人要有自己的文化自信。这样，才有了我们所熟知的当代民航精神的四句话。

概括当代民航精神的四句话，几十个文字看起来很简单，内涵却很丰富，措辞也是有讲究的。我们要深入理解当代民航精神的丰富内涵，首先需要正确认识和把握几个关系：

第一，要正确把握社会主义核心价值观与当代民航精神的关系。

社会主义核心价值观就是在2012年党的十八大明确提出出来的。十八大报告明确提出，全社会要倡导富强、民主、文明、和谐，倡导自由、平等、公正、法治，倡导爱国、敬业、诚信、友善，积极培育和践行社会主义核心价值观。其中，富强、民主、文明、和谐是国家层面的价值目标，自由、平等、公正、法治是社会层面的价值取向，爱国、敬业、诚信、友善是公民个人层面的价值准则，这24个字是社会主义核心价值观的基本内容。社会主义核心价值观是社会主义核心价值体系的内核，体现社会主义核心价值体系的根本性质和基本特征，反映社会主义核心价值体系的丰富内涵和实践要求，是社会主义核心价值体系的高度凝练和集中表达。

党的十八大以来，党中央高度重视培育和践行社会主义核心价值观。习近平总书记多次作出重要论述、提出明确要求。2017年10月，习近平总书记在十九大报告中进一步提出，培育和践行社会主义核心价值观，要以培养担当民族复兴大任的时代新人为着眼点，强化教育引导、实践养成、制度保障，发挥社会主义核心价值观对国民教育、精神文明创建、精神文化产品创作生产传播的引领作用，把社会主义核心价值观融入社会发展各方面，转化为人们的情感认

同和行为习惯。他还强调，社会主义核心价值观是当代中国精神的集中体现，凝结着全体人民共同的价值追求，要把社会主义核心价值观融入社会发展各方面，转化为人们的情感认同和行为习惯。深入学习贯彻这些重要论述，让社会主义核心价值观在全社会落地生根，应着力处理好源与流、知与行、标与本的关系。

处理好源与流的关系。以富强、民主、文明、和谐，自由、平等、公正、法治，爱国、敬业、诚信、友善24字为主要内容的社会主义核心价值观，不是凭空产生的，而是社会主义发展的结晶。社会主义核心价值观是马克思主义道德价值理论中国化的重要成果，蕴含中华优秀传统文化的思想精华和道德精髓，体现中国特色社会主义的本质规定，反映社会主义制度的本质属性和价值取向。它贯穿着马克思主义立场、观点和方法，有着深厚的中华优秀传统文化底蕴和基因，来源于生动的中国特色社会主义实践。推动社会主义核心价值观落地生根，必须坚持以马克思主义为指导，把传承和发扬中华优秀传统文化、坚持和发展中国特色社会主义紧密结合起来。

处理好知与行的关系。社会主义核心价值观涵盖国家、社会与个人三个层面，集中表达了社会主义核心价值体系的主要内容。党的十八大报告提出社会主义核心价值观以后，深得社会各界普遍认同。推动社会主义核心价值观落地生根，既要理解掌握其科学内涵和精神实质，也要精准把握其践行要求，处理好知与行的关系，让全体人民将其内化于心、外化于行。一方面，推动社会主义核心价值观入脑入心，从娃娃抓起、从家庭做起，把培育和弘扬社会主义核心价值观融入社会发展和社会治理各方面、全过程。另一方面，推动社会主义核心价值观进企业、进农村、进机关、进校园、进社区、进军营、进网站，让人民群众真正认识到培育和弘扬社会主义核心价值观不是“要我做”而是“我要做”，从小事做起、从点滴做起、从现在做起，在每一个行为、每一个举动中认真贯彻和真正体现社会主义核心价值观。

处理好标与本的关系。培育和弘扬社会主义核心价值观是推进中国特色社会主义伟大事业、实现“两个一百年”奋斗目标和中华民族伟大复兴中国梦的重要任务。全面建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国，不能没有繁荣兴盛的社会主义文化，不能缺少广大人民群众认同并身体力行的社会主义

核心价值观。在培育和弘扬社会主义核心价值观中，如果说先进模范带头示范是“标”，广大人民群众热情参与就是“本”。推动社会主义核心价值观落地生根，既要树立道德模范等各类典型，发挥其示范引领作用，带动人们身体力行社会主义核心价值观；又要推动社会主义核心价值观大众化、生活化、时代化，让人们意识到培育和弘扬社会主义核心价值观不是少数人的事，而是所有人的事，不仅仅是党员、干部的事，而是每一个社会成员都应为之行动的事，鼓励人人参与，积极培育和弘扬社会主义核心价值观。

据此，我们可以知道，社会主义核心价值观与当代民航精神就是源与流、知与行、标与本的关系。社会主义核心价值观是当代民航精神的源泉与母体。当代民航精神是社会核心价值观在民航行业的生动体现和具体表达，是民航行业自觉培育践行社会主义核心价值观的有效载体、生动实践、具体成果。当代民航精神是全行业的宝贵精神财富，凝炼的是一代代民航人的核心价值，反映的是一代代民航人的精神追求，体现了局党组在新的发展形势下在民航系统培育和践行社会主义核心价值观的高度自觉。此外，民航行业培育践行社会主义核心价值观除了凝炼、宣传、弘扬和践行当代民航精神之外，还包括很多方面的具体实践内容，包括凝炼行业宗旨、行业使命、共同愿景等等。

第二，要正确把握当代民航精神与民航优良传统作风、优秀精神文化的关系。

2016年7月，冯局长在民航系统庆祝建党95周年暨表彰大会上作党课报告时讲，当代民航精神体现了民航的优良传统和作风，是民航系统培育践行社会主义核心价值观的具体成果，每个党员要做当代民航精神的模范践行者。

中国民航有许多优良传统作风和优秀精神文化，如今都成为民航发展的宝贵财富。比如1957年10月5日，周恩来总理在民航局《关于中缅通航一周年的总结报告》上批示，“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常”。这份批示，高度概括了民航工作的主要内容，深刻阐明了民航工作的基本要求，闪耀着思想和智慧的光芒，60多年来始终是指导民航工作的总方针。周恩来总理批示的思想精髓，如今已积淀为中国民航的优良传统，内化为民航人共同的价值追求和行为规范。1949年11月9日的“两航起义”，是一次在党领导下的伟大的爱国壮举，其中所蕴含的崇高的爱国主义精神，一直激励着新中国一代又一代

的民航人。

当代民航精神是对民航优良传统作风和优秀精神文化的继续和发展，是民航优良传统作风和优秀精神在当代民航中的进一步升华和彰显。在2016年提出当代民航精神四句话之前，民航行业内就对行业精神进行过多次讨论和提炼。2012年还专门在行业内开展过“民航精神”表述语的征集活动，据当时统计，共征集到4000多条表述语，但最后没有形成一个共同认可的结果。在民航局党组总结试飞成功的经验，用“忠诚担当的政治品格，严谨科学的专业精神，团结协作的工作作风，敬业奉献的职业操守”这四句话来概括当代民航精神，更加彰显了民航行业的特点，更加突出了核心要素，更加注重了凝炼表达，也更加强化了实践导向。

从内容和形式上看，当代民航精神四句表述语的概括具有如下特点：一是符合社会主义核心价值观的要求；二是充分考虑和体现行业特征和特质；三是内涵丰富、意蕴深刻；四是表述精当，通俗易懂，便于传播；五是容易被人民群众接受，即认同和践行；六是有利于向社会宣传民航，扩大民航工作的影响。

接下来，我们对四句话逐条解读。

4.1 忠诚担当的政治品格

为什么说忠诚担当的政治品格是中国民航人的首要精神特质？民航人为什么把政治品格而不是业务素质放在第一位？中国民航人第一讲政治，这恰恰体现出社会主义国家发展人民民航的特色，这也是中国民航的一大优势。人民民航是中国特色社会主义现代化事业的组成部分，始终坚持党的领导，长期得到党的重视。正是得益于党的领导和塑造，使得中国民航人也具备了讲政治、重政治的精神文化特质。

党的干部是党和国家事业的中坚力量，也是民航事业的中坚力量。中国民航选拔管理干部和培养人才队伍，历来就是按照党的选人用人标准来进行的。政治建设是党的建设的首要任务，政治标准是我们党历来选人用人的首要标准。旗帜鲜明讲政治是党的干部最基本，也是最核心的要素。习近平总书记在党的十九大报告中指出，要突出政治标准，提拔重用牢固树立“四个意识”和“四个自信”、坚决维护党中央权威、全面贯彻执行党的理论和路线方针政策、

忠诚干净担当的干部。因此选拔优秀民航管理干部，要把政治标准放在首位，突出政治考核，树立正确选人用人导向、建设高素质的骨干队伍。

政治品格有很多方面，其中最核心的就是忠诚担当。突出政治标准选拔民航干部，其关键在于敢担当。担当是一种责任，更是一种能力。习近平总书记说：“看一个领导干部，很重要的是看有没有责任感，有没有担当精神”。敢于担当是党的优良传统，是党员干部职责所系、使命所在，是基本的政治品格和素质要求。中国特色社会主义进入新时代，对干部必然会提出更高的要求。因此，领导干部既要有敢于担当之志，更要有善于担当之能。我们党员干部更要树立强烈的事业心和使命感，以想干事激励自己，以多干事锻炼自己，以会干事提高自己，勇于担当，主动作为，在工作岗位上做出更大贡献。

对党和人民忠诚，敢于担当，既是民航选人用人坚持党的政治标准使然的结果，也是由民航特殊的历史、地位和作用所决定的。中国民航具有如下特殊性：

（1）中国民航脱胎于军队，继承了人民军的优良传统。自1927年人民军队建立以来，形成了许多光荣革命传统和优良作风，比如，人民军队始终坚定政治方向，牢铸听党指挥的军魂，对党忠诚，一切行动听指挥；人民军队排除万难，不怕牺牲；人民军队英勇善战，能打胜仗；人民军队纪律严明，服务人民等等。这些优良传统对曾经长期归属于空军建制的民航产生了深远影响和作用。受军队的熏陶和影响，民航人也始终保持着对党忠诚，听党指挥的中国军人本色。

（2）民航业具有准军事性质，是国家空中力量的重要组成部分。一旦发生紧急事件或战争，航空运输是军事后勤的重要支撑。

（3）民航是国家国防和经济等安全的可靠保障，是抢险救灾和应对突发事件的生力军。民航直接关系人民群众生命财产安全，民航承担重大紧急航空运输保障任务，如专包机、国防建设、抢险救灾等等。长期以来，在保障经济安全和空中通道通畅，维护国家形象、完成党和国家特殊任务等方面，民航都作出了重要的贡献。

（4）民航是国家的基础性、先导性、战略性产业，历来受到党和国家的重视。2015年初，习近平总书记对民航工作的重要批示，民航业是重要的战略产业

，要始终坚持安全第一，严格行业管理，强化科技支撑，着力提升运输质量和国际竞争力，更好服务国家发展战略，更好满足广大人民群众需求。2017年2月23日，习总书记在视察北京新机场时指出，新机场是首都的重大标志性工程，是国家发展一个新的动力源。

(5) 中国民航是改革开放的“前沿”、“窗口”、“桥头堡”，民航工作涉及国家航空主权、多边和双边关系；国际交往多，涉外事务仅次于外交部、中联部、商务部。

(6) 关系国计民生、关系国家安全、关系国家形象，政治性要求高。所以，民航是个业务单位，更是个政治单位，而且是敏感性很强的单位。

综上所述，民航特殊的地位、作用，决定了“忠诚担当的政治品格”是对民航从业人员的首要要求，是践行“四个意识”的具体体现，早已融入民航人的血脉。

忠诚担当具有丰富的内涵：对党绝对忠诚，对国家绝对忠诚、对人民绝对忠诚，主动服务国家战略，坚持人民至上，敢于负责、勇于担当等等。

中国民航人的忠诚担当也有很多具体的表现：在服务国家战略中体现忠诚担当；在真情服务中体现忠诚担当；在确保安全中体现忠诚担当；在改革开放中体现忠诚担当；在大国外交中体现忠诚担当；在完成重大紧急任务中体现忠诚担当等等。

2016年，中国民航先后出色地完成永暑礁、美济礁和渚碧礁新建机场校验试飞任务，是服务国家战略最直接的例子。

1972年尼克松访华期间，中国民航出色完成总统专机保障任务，则体现了在大国外交中的忠诚与担当。美国总统出访都有一个惯例，就是乘坐总统专机“空军一号”。1972年美国总统尼克松访华，这一惯例被中国民航打破。当时，为保密和安全起见，周恩来总理指示：由空军、民航共同成立指挥保障小组。在商讨尼克松访华期间日程安排时，周恩来总理提出，尼克松在我国的所有活动，都乘坐中国民航的飞机，由中国飞行员驾驶。开始时，周恩来总理的这一提议遭到美方强烈反对，最后在周总理的坚持下美方同意了。周恩来总理决定将自己的伊尔18专机供尼克松使用。他先后四次同专机机组人员面谈，就飞行和接待中的细节一一过问，并一再强调说：“这次专机任务非同一般，我要

求你们一定要全力以赴，一定要搞好。尼克松总统到了中国的土地上，就要听从我们的安排，你们从现在起就要组织专机人员，认真做好一切准备工作，打好这一仗！”1972年2月21日中午，尼克松总统乘坐“空军一号”降落在首都机场，开始了他的正式访问。26日，尼克松离开北京，乘坐中国飞行员驾驶的伊尔18去杭州、上海访问。从北京起飞后，周恩来和尼克松、基辛格在客舱里谈笑风生，“空军一号”一直跟在其后。中国民航出色地完成这次外国元首的专机保障任务，为中美关系破冰做出了重要贡献。

2012年6月29日，在新疆和田发生一起以劫机为手段的极其严重的恐怖暴力事件。当天上午，从和田飞往乌鲁木齐的天津航空公司GS7554航班起飞后不久，机上6名暴徒突然暴力冲击驾驶舱，持械袭击乘客，图谋劫持飞机，制造暴力恐怖事件。危急时刻，机组人员以及各族乘客，人人置生死于不顾，毫不畏惧地与暴徒展开了搏斗，迅速将6名暴徒全部制服，成功粉碎了暴徒的劫机图谋。随后，飞机平安返航。当飞机安全降落时，机上所有乘客齐声高呼“团结就是力量！”“我们胜利了！”机长邹劲松表示，他在这短短十几分钟里，“经历了人生中最漫长的煎熬”。事后，中国民航局研究决定授予“6·29”反劫机机组“中国民航反劫机英雄机组”荣誉称号并通令嘉奖。中国民航局的嘉奖令指出，在事件处置过程中，机组临危不惧、果断处置，2名安全员、2名乘务员光荣负伤；飞行人员沉着冷静、妥善应对，驾驶飞机安全返航。多名旅客见义勇为，挺身而出，体现了公民的正义感和责任感。他们在危急时刻发挥了关键作用，为维护国家安全和人民群众生命财产安全做出了突出贡献。

在完成重大紧急任务方面，中国民航从来都是不惧困难，挺身而出。中国民航是海外撤侨的常备军。近年来，随着中国公民每年出国人数的增多，中国政府越来越重视保护境外的公民和企业。2016年中国出境人数达到3100多万，中国驻外使领馆共处理各种领事案件近3万起。我国坚决维护中国公民在海外的生命安全和合法权益，在危难时刻，祖国永远是坚实的后盾。而当国家需要民航时，中国民航也会义无反顾地挺身而出。2017年11月巴厘岛发生火山喷发，导致上万中国旅客滞留。当地机场临时恢复运营后，中国南航、东航紧急调派客机，赶赴巴厘岛接人。随后，厦航陆续派出了三架专机，从巴厘岛出发，搭载旅客，经过五个多小时的航行，最终平安抵达厦门。2011年2月，利比亚撤侨

为中国民航有史以来最大规模的一次紧急撤离海外中国公民，在短短11天的时间里，中国民航共派出了91班包机，飞赴利比亚、希腊、突尼斯、马耳他、埃及、阿联酋6个国家，接回中国同胞26240人。至此，中国民航圆满地完成最大规模的海外紧急航空运输任务。这次由中国政府领导实施的包括民航在内的海陆空立体式海外大营救行动，必将被历史所铭记。中国民航在发展历程中，为祖国，为人民，在危急关头挺身而出的担当精神是每一个民航人的骄傲。在无数次重大历史事件中，中国民航担当起了一次次重大航空运输保障的重任，派出特殊包机接返被困泰国的大批中国民众，执行从发生骚乱的所罗门、东帝汶、汤加等国的撤侨任务，执行这些特殊飞行任务成为中国民航的崇高使命。这此都是中国民航人忠诚担当最生动直观的体现。

4.2 严谨科学的专业精神

严谨科学的专业精神，体现的是民航人的职业素养。所谓严谨，指的就是民航人在工作中严肃谨慎、细致周全，追求完美、精益求精；而科学，则是指民航人在工作中坚持实事求是，尊重规律，不蛮干不瞎干。严谨科学的专业精神还有工作从严、从细、从实，崇严求实，也包括创新、底线思维等内涵。

民航人为什么要具备这种职业素养，这也是由民航行业的特点和工作要求所决定的。

民航是一个高投入、高风险的行业。一架大型客机的价格，少则数千万美元，多则几亿美元，如波音777客机的售价高达3亿多美元，折合成人民币达到近20亿。光是一个飞机的轮胎，价格就有几万甚至十几万元。这就要求民航人工作必须严谨科学。严谨科学换来的是高效益和高回报；相反，缺少严谨科学的专业精神严谨科学，就可能造成不可挽回的重大的生命财产和经济损失。

民航是高技术行业，专业性强，技术要求高。民航行业科技含量高、产业链条长，其中现代航空器和空中交通管理系统，高度集成了大量先进科技。民航人不具备严谨科学的专业精神是不行的，胜任不了这份工作。

民航安全事关生命财产安全，事关千家万户的幸福生活，事关社会和谐稳定，事关民族团结和国家统一。而安全是民航的立业之本，工作底线。要实现和维护好民航安全，唯有严谨科学。

民航是个服务行业，具有鲜明的行业特性：高效、快捷、舒适等。安全、

服务是民航行业竞争力的两个核心要素。要做好“安全”与“服务”这两篇文章，必须要靠严谨科学的专业精神、专业追求、专业态度。

严谨科学的专业精神是对民航从业人员的必然要求，是做好民航工作的重要保证。严谨科学的职业要求，不仅体现在安全飞行当中，运行保障当中，也体现在真情服务和行业管理当中。

民航特有的“手册文化”，就是中国民航人严谨科学的一个具体体现。“手册文化”的内涵就是对民航安全工作要认真对待，遵章守纪，按章操作。“手册文化”是民航安全文化的重要载体，包括飞行手册、机型维修手册、设备设施巡检维护制度及标准等。正是源于对规章制度的认真和执著，中国民航的安全水平才能长期处于世界领先地位。民航业的设备设施维护因工作特性，发生差错和不安全事件的可能性极大。民航“手册文化”要在安全发展中发挥关键作用，不断促使员工从理念到行为习惯发生转变。在实际工作中，大家都认同“手册文化”具有巨大的意义。民航特有的“手册文化”是像钉子一样坚硬的“柔软”东西，实施起来十分艰难，取得的效果却牢不可破。实际上，“手册文化”遍布民航业的整个链条，它会影响到民航人工作的许多方面。因此，“手册文化”是民航业中一整套共享的观念、信念、价值和行为规则的总和，它能促成一种共同的行为模式，这种共同的行为模式便是民航业持续安全发展最强大的力量之所在。

在飞行运行保障中，空管人员在工作中会特别强调防止错、忘、漏；机务人员则在工作中提出“工作无小事，小事必出大事”的要求；而安检员在工作中提出“将每一个危险因素拦截在地面，将每一个事故隐患消灭在萌芽状态，安全放飞每一个航班”。民航的各个部门，各个岗位对保障飞行安全有着严谨细致的工作要求和操作标准，这些是民航人严谨科学的专业精神最具体、最生动的体现。

在真情服务中，民航也要求严谨科学。每家航空公司都要求乘务人员在客舱服务中保持严谨的工作作风。乘务员人手一本的《乘务员手册》和《客舱服务规范》，是前辈们用汗水、经验、教训不断总结编制的，是每一个乘务员的工作依据和工作指南。除此之外，每家航空公司还设有专门的服务督察，经常检查和指导乘务员工作，帮助乘务员在平时养成良好的工作习惯和严谨的工作

作风，严格按规范和程序工作。

在行业管理中，民航局在管理工作中始终坚持安全隐患零容忍的原则；坚持从严、从细、从实管控航空安全；坚持严抓安全从业人员作风建设。近年来，民航局着力在全行业范围内推进民航安全生产“三基”建设，抓基层、打基础、苦练基本功；民航局还深入开展“五防”专项整治，防飞错高度、防飞错进离场程序、防飞错航路航线、防地面滑错路线、防通信失去联系等等。在国民经济的各行各业中，民航的安全管理是最为严苛的，安全监督是最为严格的，对违反安全规定的行为处罚也是最重的。

可以说，目前飞机还是最安全的交通工具。飞机这个庞然大物在天空中飞翔，除了机长的操作，还有很多其他部门的保障，包括运控部门、机务工程部门等等在通力协作。很多人都知道，客机起飞的3分钟和降落的8分钟，在民航业内被称为“黑色11分钟”，这段时间是飞行安全风险最大的时候，也是客机最容易发生事故的时候。因此，民航对客机的起飞和降落有一套严格精细的技术操作标准，特别是在客机降落时，要求更精细。但尽管如此，飞机在降落过程的突发状况还是不少，比如撞鸟，飞经的小鸟被吸入发动机叶片，很容易把叶片打坏，造成发动机单发，最严重的还可能造成双发空停。再比如，机场跑道上的小石块、螺丝钉、小障碍物等也很容易被吸入发动机，高速运转的飞机发动机吸力非常强大，一般人很难想象。这时候就要求飞行员要更加严谨细致。只有坚持严谨科学的专业精神，才能从容应对无数细小、难以想象的突发状况，确保客机起降安全。

2018年5月14日，川航3U8633航班在飞行途中，因风挡玻璃破裂脱落而紧急备降。在这次重大突发事件中，机组临危不乱、果断应对、正确处置，避免了一次重大灾难的发生，反映出高超的技术水平和职业素养，是当代民航精神的具体体现。川航这次紧急备降的确很惊险，驾驶舱瞬间失压，气温降到零下40摄氏度，大量机载自动化设备失灵，副驾驶半个身子被“吸”了出去。危急关头，机长及整个机组临危不乱、果断应对、正确处置，转危为安，反映出高超的技术水平和职业素养。而这种职业素养则是在日常工作中培育出来的，其背后折射的是一种工匠精神。

2009年“三八”节前夕，中国国际航空股份有限公司“金凤”乘务组被全

国妇联评为“全国十佳巾帼文明岗”，也是全行业唯一进入“十佳”的集体。

“金凤”乘务组是国航客舱服务的优秀品牌，组建13年来，尽管成员换了一茬又一茬，但是，“金凤”组的服务宗旨没有变，他们始终把对企业的忠诚和热爱融化在服务旅客的实际行动中，用真诚和爱心将国航“放心、顺心、舒心、动心”的服务理念诠释得熠熠生辉，影响力不断提升，先后多次受到国资委、民航局、中航集团和国航等单位的表彰，连续多年被团中央授予“青年文明号”的荣誉。

在突发事件面前表现出的综合素质，是“金凤”乘务组引以自豪的突出体现。2008年3月26日，由北京飞往纽约的航班上，主任乘务长王东云正带领组员忙碌地为旅客提供饮料时，忽然，客舱中部传来一声呼喊：“不好啦！有人要晕倒了！”晕倒的旅客是位中年女士，正背靠在中间厕所对面的壁板上，面色惨白、身体瘫软，就近赶来的乘务员用肩膀架住她正在下滑的身体，将她缓缓放平在地板上。王东云仔细观察这名旅客，双眼无神，瞳孔略有放大，对于外部刺激没有反应，而且脉搏微弱，立即让乘务员取来氧气瓶为她供氧，并拿来机上急救药箱进行急救。此时旅客中的两名医生也闻讯赶了过来，加入到抢救工作中。由于抢救及时，方法得当，10分钟后，患者意识逐渐清醒，生命体征慢慢出现了好转的趋势。

在患者的状况稳定后，王东云安排乘务员专门进行看护，直到6小时后飞机落地。看到她恢复生机的面孔后，王东云忙碌紧张一路的心才终于放下。这样的故事在他们的服务中不止一次地发生，他们都用专业熟练的服务及时化解危险，就像一位经常乘坐国航航班的旅客的赞叹：“看到‘金凤’的胸牌就让人踏实。”

4.3 团结协作的工作作风

民航人的团结协作就是在工作中顾全大局、志同道合，相互支持，协同配合。

社会化生产有分工必然就有协作。民航是高度社会化的生产部分，一方面分工细密，另一方面也要不同部门和岗位之间的密切协作。虽然是由飞行员来直接操作飞机的，但飞机的飞行安全其实是由飞行员、机务、空管、运控、客舱安全、安保、机场运行、地面保障等各类专业技术人员共同来实现和保障的

民航是一个涵盖航空公司、机场、空管、服务保障、监管等多个子系统的复杂系统，向来注重各子系统、各单位、各部门、各岗位之间的团结协作，这也是民航保持安全高效、顺畅运行的基础要求。个人主义、主观独断、盲目单干在民航业的工作是行不通的。

民航事业发展进入新时代，团结协作显得越来越重要。民航不但要注重行业内的团结协作，还要追求外部协作与合作。党的十九大提出要建设交通强国。在这个背景下，民航要与综合交通深度融合，在国家交通关键节点，形成一批以机场为核心的综合交通枢纽。此外，民航还要继续与国际民航组织签订合作意向书，共推“一带一路”沿线国家民航合作。

团结协作是民航的重要工作原则。为持续提升民航服务质量，确保民航服务质量体系建设专项行动提出的各项措施落到实处，2018年9月5日，民航局在京组织召开了民航服务质量工作推进会。会议提出，专项行动是一个系统工程，民航各行政单位、运行单位、技术保障单位、行业协会要进一步加强协同配合，切实形成工作合力。在积极调动民航各行政单位、运行单位、技术保障单位积极性的同时，一定要充分发挥各行业协会的作用。

在新时代，民航树立团结协作的工作作风，就是要不断增强大民航意识，牢固树立“大民航”意识和“一盘棋”思想，打破本位主义，实现无缝衔接，打造完整链条；着力贯通民航子系统间的协同（横向）、子系统内的协同（纵向），政策规章制度的协同，监管措施的协同，信息共享，等等；倡导团队精神，要进行机组调配、班组建设、品牌塑造，建立劳模工作室等，分工负责，密切配合，相互补充。

从在工作中的具体表现上来看，团结协作就是民航从业者的常态。我讲两个故事来说明。

故事一：迅速反应，合理分工，团结协作，有序保障——

东航山东分公司地服部青岛行查保障晚到行李记

2014年1月15日，MU5020航班（新加坡—武汉—青岛），因新加坡限载原因，34件行李未装机。航班经停武汉，又因行李传送带故障，23件行李未装机，同时MU2517（武汉—

青岛) 航班也有17件行李未装机, 这就意味着MU5020航班和MU2517航班到达青岛后, 国际到达少收34件行李, 国内到达少收40件行李。

在得知这一消息后, 东航山东分公司地服部青岛客运行李查询三组迅速反应, 积极应对, 将人员分成三组, 分别负责国内晚到行李、国际晚到行李以及正常航班行李。行查主任宋蕾及时联系对方站, 确认行李能够到达的后续航班班次, 行查三组员工现场为旅客做解释, 安抚工作, 并告知处置方案由旅客选择, 可以将到达旅客行李发快递至指定地点, 可以将后续有中转航班的旅客行李发终点站后由终点站代发快递至旅客指定地点, 执意要留在机场等待行李自取的旅客, 地服部行查班组全部安排酒店休息等待。看到行李查询人员积极地解决问题, 很多旅客表示感谢与理解。

由于有部分行李是由南航航班托运到达, 这又给行查班组的工作增加了难度, 男同事们勇于担当, 主动承担起了由T1航站楼将行李运送至T2航站楼的工作, 尽管室外温度只有零下4度, 可是搬运完40件行李, 他们的衬衫还是被汗水湿透了, 但是他们任劳任怨, 没有一句怨言, 留在办公室里的女同事这时也填写好了快递派送单, 与快递公司进行了交接。

到了23: :10分, 剩余的行李也终于全部到达, 男同事们将行李从转盘上搬运下来, 女同事们将写好的派送单逐一核对。此时, 已经是凌晨, 从早上10点接到行李晚到的通知到晚上12点将所有晚到行李处理完, 整整14个小时, 行查三组的同仁们坚守在工作岗位上, 废寝忘食, 他们用实际行动发扬了地服爱岗敬业的奉献精神。

由于地服工作的连续性, 16日早上前来接班的行查一组的同事们又立即投入了新加坡晚到行李的派送和转运工作中。在新加坡到达青岛的旅客中, 很多是当天转机飞往延吉、牡丹江、北京、太原、韩国的。这些转机旅客的行李需要当天转运到目的地, 值班经理苏海兵电话与旅客沟通并告知行李转运事宜和提取方式, 负责转运的同事查找速运航班并将行李送进行李分拣装机, 拍发速运电报告知对方站便于旅客提取行李。至此, 15日MU5020, MU2517航班的晚到行李全部派送转运完毕。

良好有序的运行要靠尽职尽责的工作态度, 爱岗敬业的奉献精神离不开优秀的团队协作。地服部行李查询班组是充满激情的团队, 是关爱互助的团队。

故事二：大协作助力EMAS成功

2012年，中国民航科学技术研究院（简称“航科院”）终于成功研发出了特性材料拦阻系统（简称“EMAS”）。作为一项集多种先进技术综合开发而成的高科技产品，EMAS的研发规模大、难度高、牵涉范围广，从项目提出到最终通过行业审定，都不是仅凭航科院一己之力，而是凝聚了多方的智慧与心血。正是协调与整合各方面的优势资源，众多单位齐心协力，为一个复杂安全产品的研发和试验验证开展了大协作，才保证了EMAS的快速研发成功。

EMAS的研发对于中国民航来说，是一项全新的、具有开创性的项目，国际上也只有少数国家掌握该项技术。因此，研发具有自主知识产权的EMAS，对于中国民用航空安全具有重大意义。但是，类似EMAS这样大规模的研发，在中国民航史上尚属首次，既没有规章标准可遵循，也没有验证平台可利用，更没有组织实施大型复杂试验的经验可借鉴，这对航科院的研发和政府的审定工作都是一个大的挑战。然而，民航局的大力支持为EMAS的成功研发和验证提供了坚实的后盾。民航局领导高度重视，李家祥局长充分肯定该项目的重要意义并作出重要指示。局党组多次研究讨论该项目，投入数千万元购置试验飞机和相应设施设备，并专门成立了以李健副局长为组长，由机场司、航安办、飞行标准司、适航审定司、上海航空器适航审定中心等部门领导和行业专家组成的审定组，建立起相应的审定能力。

航科院将EMAS的研发与验证作为1号工程，成立了以院长书记为正副组长的项目组，打破部门界线、整合全院力量，组织成立了仿真模型、特性材料、试验测试、试验飞机、试飞机组、试验场地、应急救援7个专业小组，分工协作、紧密配合，全力推进各项工作，确保了项目高水平、高质量的完成。与此同时，航科院采取优势互补、内联外合的方式，充分利用社会科研资源，与中国飞机强度所、北京飞机强度所、民航第二研究所、中国建筑科学研究院、西北工业大学、四川大学等科研院所，在材料性能测试、台架试验平台研发、机载测试系统的建立、特殊复合材料的研发等方面开展了良好的合作，建立了相应的性能要求和指标，为EMAS的研发和验证奠定了坚实的基础。

EMAS要投入实际工程应用必须进行真机验证试验，而民航没有自己的试验飞机和试验机场，这就需要解决试验飞机从何而来、能在哪个机场进行试验两

大难题。

“民航审定组选定波音737作为试验机型后，我们除求助航空公司外别无选择。经多方咨询，国航股份公司愿意以优惠的价格提供试验飞机，以促进机场安全运行水平的提升。国航和工程技术公司的领导对此事给予了极大的支持与帮助，我们非常感谢！”航科院副院长栗牧怀在谈到购机过程时感慨地说。在此基础上，国航还提供了为期半年的飞机托管与维护服务，解决了航科院缺乏飞机执管所需的工程资质和维修能力的难题。

为了保证试验测试的精度，必须对飞机起落架上的测试传感器进行标定，标定工作技术复杂，工作量很大，且必须在机库内完成。在谈到飞机的标定时，航科院试验测试小组组长乐宁宁说：“标定工作主要是在国航工程技术公司天津分公司的机库中完成，占用了机库近一个月的时间。国航在工作繁忙的情况下，克服困难安排试验飞机在机库中完成标定，避免了风吹日晒、天气寒冷和在有风状态下标定的危险性，让我们非常感动。”真机试验的成功离不开一架符合要求的飞机，在此过程中，国航西南分公司、AMECO、北京飞机强度研究所也都为此作出了巨大贡献。

国航工程技术分公司副总经理钟德超在EMAS评审会上说：“国航从知道民航局有这个项目以来，就觉得非常有意义，所以从前期的飞机提供到后期试验维护等方面一直在给予积极的配合。其中的原因非常简单，就是看好这个项目，对航空公司的安全会起到非常积极的作用。”

有了试验飞机后，还要解决试验跑道这个难题。EMAS真机试验的特点决定了占用机场时间长、保障工作要求高、机场正常运行影响大，经多方选择，只有天津机场第二跑道有使用的可能。天津机场总经理闫欣明确表态：“这是事关提升机场运行安全水平的好项目，是民航的大事情，我们支持这个项目在天津机场开展试验，并将全力做好相关保障工作。”

在一个正常运行的机场，开展EMAS验证这样的大型试验，既要满足验证试验的需要，又要保证机场的正常运行，涉及的层面和复杂程度可想而知。为了确保试验的顺利进行，天津机场副总经理徐焕然多次召开有公安、消防、安检、飞行区管理等多部门参加的协调会，制定完善详尽的保障方案，并带领各部门领导亲临现场，检查保障措施的落实情况。

为了解决试验期间空客飞机的交付试飞问题，空客天津A320交付中心提出了一个两全其美的计划。在长达半年的真机试验期间，空客指定专人协调相关事宜，使得试验与试飞顺利进行。当被问及空客试飞、机场运行与真机试验发生冲突，多方如何协调时，航科院试验场地小组组长舒平说：“让我们非常感动的是，一旦出现冲突，机场、空管、空客等单位都能够出主意、想办法，提出具体的解决方案，确保试验的顺利开展。记得有一次，空客一个特殊科目试飞，与真机试验有冲突，经过多方协调，空客把第二跑道让出来供验证试验，其试飞飞机则转移到天津机场的运输跑道试飞。可以说，试验的顺利进行得益于天津机场、天津空管中心和空客等单位的鼎力支持。”

4.4 敬业奉献的职业操守

敬业奉献就是要求我们不忘人民航空为人民的初心和使命，这既是一种态度，也是一种境界。其内涵丰富，主要包括：对事业的热爱、对岗位的敬畏、专心致志事其业，兢兢业业、甘于奉献，以饱满的热情和忘我的工作投入工作。

民航既具有服务业的一般属性，也具有自己的特殊性，安全责任重、服务要求高，社会关注度极高，是窗口也是形象，在全社会的聚光灯下，安全、服务、保障的任何细微差错，都可能造成重大损失，造成社会对民航的信任危机。民航工作的这些性质和特点，要求民航人能够吃得了苦，受得了累，忍得了委屈，以高度的责任心和奉献精神来投入工作。维护安全需要敬业奉献，服务旅客需要敬业奉献，保障民航运输也需要敬业奉献。敬业奉献是民航人的职业道德准则，也是民航人的一贯工作表现。

民航工作是服务工作。干服务工作，是没有不受一点委屈的。特别是在那些直接面对旅客的民航部门和岗位，如在飞机客舱工作的乘务员，安全员，在机场工作的票务员、安检员、引导员等等，工作中经常受到一些乘客不礼貌、不理智的对待。而航空公司和机场部门一般都会把延班延误作为特情工作来对待。在航班延误发生时，是乘客最容易情绪激动和采取示激行为的时候，而这时候，也是特别需要民航人发扬奉献精神的时候。

民航工作是保障工作。要做好保障工作，需要民航人付出更多的时间和精力。民航人有句流行语：别人工作的时候我工作，别人休息的时候我工作，

而我休息的时候在学习。旅客也许会因赶早班飞机要早起而抱怨，但机务、乘务、飞行等空管等民航人却要在更早的时间起来做好各项飞行准备工作。一般航空公司都会规定，有航班任务的职工要提前一个半到两个小时前往公司做飞行准备。如果一个早班的飞机七点起飞，乘务员和飞行员可能四点甚至可能更早就得起床做准备。

无论是保障暑运春运，还是保障专机包机、抑或是参与抢险救灾，都要求民航从业者有大局观，有舍小我保大我，辛苦自己，方便他人。所以，我们可以说，敬业奉献是民航人的职业本色。

下面，我们还可以通过一些民航职工的个人故事，来对民航人的敬业奉献做一个更直观的认识。

故事一：对待工作唯有“严谨”二字

作为一名技术精湛、作风过硬的普通机务维修人员，张连镖用自己兢兢业业的职业操守与严谨细致的工作作风，对待每一项工作挑战，他常说：“对待工作唯有‘严谨’二字”。

汶川抗震救灾期间，当时身为班组长的张连镖主动参与了运送抢险部队、救灾物资和伤病员的任务，由于时间紧、任务急，张连镖经常是在完成了一整天的A检或换发工作后，顾不上休息就投入到抢险和保障任务中。2008年5月13日，定检二车间A340班组按计划执行爱心包机B-6053号飞机A检和更换4发的工作，按照维修计划，该维修需耗时3天。然而，当天中午突然接到上级领导的指示，为了保证抗震救灾的需要，该架飞机的生产任务必须在两天内完成。张连镖按车间要求立即对原来的工作安排进行了调整，组织人员放弃午休加班加点进行。

整整2天的时间，张连镖不分昼夜地奋斗在一线，期间，他与组员为了保证生产任务顺利、准点完成，仅休息数个小时，最终完成了生产工作。此时的张连镖还未休息片刻，车间又接到重要生产指示，要求指派一名空客340整机放行人员马上跟班去抢险救灾。身为优秀共产党员的张连镖主动请缨，要求执行跟班任务。之后他马不停蹄地开始办理跟班手续，并于当晚8点踏上了征程……

翌日，当张连镖执行完跟班任务后，拖着疲惫的身躯回到单位时，车间干部建议他尽快回家休息，但张连镖考虑到当天下午厂家要来人检查B-

6050号飞机左起落架缩短机构的损伤情况，而组里只有他一人有陪同资质，于是他又一次留了下来。他只是在公寓楼睡了一会儿，下午又精神抖擞地陪同厂家人员上飞机进行检查。

2010年4月，东航工程技术公司上海定检维修部员工张连镖荣膺“全国劳动模范”称号。每当周围的同事谈论起他的事迹时，他总是说：“是组织的关心、同事的激励一直鼓舞着我，这些荣誉属于我，也同样属于东航全体机务人！”

这就是张连镖，一位平凡中体现出不平凡的东航机务人，他多年默默奉献的成绩，鼓舞着一批又一批立志成为优秀机务的年轻人。从他的身上，真正体现了模范的表率与对奉献精神的诠释。

故事二：陈剑的“匠心”

陈剑是民航华东空管局浙江分局计划基建部副部长。在他看来，从思想层面看，工匠精神就是爱岗敬业，这也是“匠心”的内核。

爱岗敬业是工匠精神的力量源泉。自18岁进入民航空管系统工作以来，陈剑先后在报务、话务、管制、培训、规划、基建等不同岗位工作，是分局里少有的“多面手”。虽然他没有上过全日制大学，但在工作中不断追求岗位技能的完美和极致，靠着传承和钻研，凭着专注和坚守，成为了空管领域不可或缺的人才。在浙江空管分局，陈剑是“宝贝”，因为他几乎“什么都懂”“什么都精通”。

“工匠的路并不好走，需要不断地学习，面对繁复枯燥的重复操作，必须耐得住寂寞、经得起诱惑，才能在这条道路上走得长远。”1992年从民航飞行学院回到民航浙江省管理局从事管制工作的第一个年头，调度室的领导就把航班换季任务交给陈剑来完成。没想到，这个在空管人眼里最枯燥单一的工作，陈剑不但没有推诿拒绝，而且一干就是22年，直至2014年离开管制部。这22年来，做航班换季计划的电脑处理器已从最早的“386”更新为奔腾、酷睿，电脑的更新换代日新月异，管制部的新人也是来了一茬又一茬，但这项平凡而普通的工作陈剑坚持了22年。每到航班换季时，因为时间紧且需要整理录入杭州本场和进近管制区内的航班计划量大，在单位里整天都能看到陈剑的身影。他经常忙碌一整天直至凌晨2点暂时“收工”，第二天8点接着干。从事管制工作的2

2年间，陈剑利用业余时间完成了大量管制业务规章、手册的梳理、编制和修订工作，还完成了总数超过10万条的各类空管运行所需数据和航班飞行计划的录入、维护、分析工作。无数个日日夜夜，无数次保障方案的制订、完善、修改，无数次重要参数的调整、校核，无数次与厂家工程师、分局技术保障人员一道奋战在测试现场，无不饱含着陈剑的汗水和热情。而他也一直没有停下奋斗的脚步，因为他始终牢记自己所担负的责任与使命，始终把个人理想同空管的发展有机结合起来。

“用一生的时间做好一件事，用一生的努力做一个对单位有用的人。”陈剑说，“每当看到管制员用上了我花心血录入和维护的数据时，就有一种自豪感，这是用金钱买不到的。”正是这种自豪感，让陈剑坚守在民航空管行业。而完成好各类任务，源于对专业的热爱、对事业的执著，所以不管工作有多难、任务有多苦，他都能全身心投入。因为经验丰富、知识面广，陈剑被称为浙江空管分局的“镇局之宝”，很多重要的保障任务都由其来担纲。陈剑也以匠人之心追求着技能的极致，通过努力学习和刻苦钻研取得了一系列骄人的成绩：1995年获民航华东局全面质量管理竞赛第二名、2001年获杭州空管中心管制人员综合业务技能考核第一名、2003年获华东空管局空管技能大比武第三名、2009年获空管系统优秀管制员二等奖、2012年获空管系统优秀管制员一等奖。

前面举了很多真实的例子和故事来让大家体会当代民航精神的丰富内涵，也是要让大家认识看到，当代民航精神不是虚构出来的，而是广大民航职工普遍具有的职业精神。正是因为具有这种精神，民航人才耐得下性子，受得了委屈，用保障飞行安全和提供真情服务来满足新时代广大人民群众对美好生活的追求。

第五讲 弘扬和践行当代民航精神

同学们大家好！这一讲我们以“问题意识”为主线，主要围绕着“是什么”、“为什么”、“怎么做”这三个问题来讲解和学习，如何弘扬和践行当代民航精神是这一讲我们要重点掌握的内容。

5.1 社会主义核心价值观概述

（一）社会主义核心价值观的科学内涵

党的十八大提出，倡导富强、民主、文明、和谐，倡导自由、平等、公正、法治，倡导爱国、敬业、诚信、友善，积极培育和践行社会主义核心价值观。十八大报告用24个字，12个词，分别从国家、社会、公民三个层面，提出了反映现阶段全国人民“最大公约数”的社会主义核心价值观，是我们党立足社会主义核心价值观体系建设实践作出的重大理论创新，反映了我们党对社会主义核心价值观问题的最新认识，体现了我们党高度的理论自觉和文化自觉。

社会主义核心价值观所包含的都是社会主义最基本、最核心、最重要的价值理念。其中，富强、民主、文明、和谐体现了社会主义核心价值观在发展目标上的规定，是立足国家层面提出的要求；自由、平等、公正、法治体现了社会主义核心价值观在价值导向上的规定，是立足社会层面提出的要求；爱国、敬业、诚信、友善体现了社会主义核心价值观在道德准则上的规定，是立足公民个人层面提出的要求。“三个倡导”是关于国家、社会、公民三个层面核心价值观的倡导，是有机统一的完整整体。它告诉我们国家要推行什么，社会要奉行什么，公民要遵循什么。

“富强、民主、文明、和谐”，是我国社会主义现代化国家的建设目标，也是从价值目标层面对社会主义核心价值观基本理念的凝练，在社会主义核心价值观中居于最高层次，对其他层次的价值理念具有统领作用。富强即国富民强，是社会主义现代化国家经济建设的应然状态，是中华民族梦寐以求的美好夙愿，也是国家繁荣昌盛、人民幸福安康的物质基础。民主是人类社会的美好诉求。我们追求的民主是人民民主，其实质和核心是人民当家作主。它是社会主义的生命，也是创造人民美好幸福生活的政治保障。文明是社会进步的重要标志，也是社会主义现代化国家的重要特征。它是社会主义现代化国家文化建

设的应有状态，是对面向现代化、面向世界、面向未来的，民族的科学的大众的社会主义文化的概括，是实现中华民族伟大复兴的重要支撑。和谐是中国传统文化的基本理念，集中体现了学有所教、劳有所得、病有所医、老有所养、住有所居的生动局面。它是社会主义现代化国家在社会建设领域的价值诉求，是经济社会和谐稳定、持续健康发展的重要保证。

“自由、平等、公正、法治”，是对美好社会的生动表述，也是从社会层面对社会主义核心价值观基本理念的凝练。它反映了中国特色社会主义的基本属性，是我们党矢志不渝、长期实践的核心价值理念。自由是指人的意志自由、存在和发展的自由，是人类社会的美好向往，也是马克思主义追求的社会价值目标。平等指的是公民在法律面前的一律平等，其价值取向是不断实现实质平等。它要求尊重和保障人权，人人依法享有平等参与、平等发展的权利。公正即社会公平和正义，它以人的解放、人的自由、平等权利的获得为前提，是国家、社会应然的根本价值理念。法治是治国理政的基本方式，依法治国是社会主义民主政治的基本要求。它通过法制建设来维护和保障公民的根本利益，是实现自由平等、公平正义的制度保证。

“爱国、敬业、诚信、友善”，是公民基本道德规范，是从个人行为层面对社会主义核心价值观基本理念的凝练。它覆盖社会道德生活的各个领域，是公民必须恪守的基本道德准则，也是评价公民道德行为选择的基本价值标准。爱国是基于个人对自己祖国依赖关系的深厚情感，也是调节个人与祖国关系的行为准则。它同社会主义紧密结合在一起，要求人们以振兴中华为己任，促进民族团结、维护祖国统一、自觉报效祖国。敬业是对公民职业行为准则的价值评价，要求公民忠于职守，克己奉公，服务人民，服务社会，充分体现了社会主义职业精神。诚信即诚实守信，是人类社会千百年传承下来的道德传统，也是社会主义道德建设的重点内容，它强调诚实劳动、信守承诺、诚恳待人。友善强调公民之间应互相尊重、互相关心、互相帮助，和睦友好，努力形成社会主义的新型人际关系。

（二）社会主义核心价值观提出过程

1978年12月，党的十一届三中全会重新恢复和确立了实事求是的思想路线，坚持把马克思主义与改革开放和我国社会主义建设伟大实践相结合，科学继

承了毛泽东思想，创立了邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观等马克思主义中国化最新成果，马克思主义在意识形态领域的指导地位不断巩固。

2006年3月，我党提出了“八荣八耻”的社会主义荣辱观，继承和发展了我们党关于社会主义思想道德建设褒荣贬耻、我国古代“知耻”**（的）**的文化传统，同时又赋予了新的时代内涵，深化了我们党对社会主义道德建设规律的认识。

2006年10月，党的十六届六中全会第一次明确提出了“建设社会主义核心价值体系”的重大命题和战略任务，明确提出了社会主义核心价值体系的内容，并指出社会主义核心价值观是社会主义核心价值体系的内核。学界对社会主义核心价值观的概括开始深入探讨。

2007年10月，党的十七大进一步指出了“社会主义核心价值体系是社会主义意识形态的本质体现。”

2011年10月，党的十七届六中全会强调，社会主义核心价值体系是“兴国之魂”，建设社会主义核心价值体系是推动文化大发展大繁荣的根本任务。提炼和概括出简明扼要、便于传播践行的社会主义核心价值观，对于建设社会主义核心价值体系具有重要意义。

2012年11月，中共十八大报告明确提出“三个倡导”，即“倡导富强、民主、文明、和谐，倡导自由、平等、公正、法治，倡导爱国、敬业、诚信、友善，积极培育社会主义核心价值观”，这是对社会主义核心价值观的最新概括。

2013年12月，中共中央办公厅印发《关于培育和践行社会主义核心价值观的意见》，明确提出，以“三个倡导”为基本内容的社会主义核心价值观，与中国特色社会主义发展要求相契合，与中华优秀传统文化和人类文明优秀成果相承接，是我们党凝聚全党全社会价值共识作出的重要论断。

（三）培育和践行社会主义核心价值观的重要意义

面对世界范围思想文化交流、**交融**、交锋形势下价值观较量的新态势，面对改革开放和发展社会主义市场经济条件下思想意识多元、**多样**、多变的新特点，积极培育和践行社会主义核心价值观，对于巩固马克思主义在意识形态领

Comment [MO□37]: 调整位置

域的指导地位、巩固全党全国人民团结奋斗的共同思想基础，对于促进人的全面发展、引领社会全面进步，对于集聚全面建成小康社会、实现中华民族伟大复兴的中国梦具有重要现实意义和深远历史意义。

从适应国内国际大局深刻变化看，我国正处在**大发展、大变革、大调整**时期，在前所未有的改革、发展和开放进程中，各种价值观念和社会思潮纷繁复杂。国际敌对势力正在加紧对我实施**西化、分化**战略图谋，思想文化领域是他们长期渗透的重点领域。面对世界范围思想文化**交流、交融、交锋**形势下价值观较量的新态势，面对改革开放和发展社会主义市场经济条件下思想意识多元多样多变的新特点，迫切需要我们积极培育和践行社会主义核心价值观，扩大主流价值观念的影响力，提高国家文化软实力。

从推进国家治理体系和治理能力现代化要求看，**培育和弘扬核心价值观，有效整合社会意识，是国家治理体系和治理能力的重要方面**。全面深化改革，完善和发展中国特色社会主义制度，推进国家治理体系和治理能力现代化，必须解决好价值体系问题，加快构建充分反映中国特色、民族特性、时代特征的价值体系，在全社会大力培育和弘扬社会主义核心价值观，提高整合社会思想文化和价值观念的能力，掌握价值观念领域的主动权、主导权、话语权，引导人们坚定不移地走中国道路。

从提升民族和人民的精神境界看，**核心价值观是精神支柱，是行动向导，对丰富人们的精神世界、建设民族精神家园，具有基础性、决定性作用**。一个人、一个民族能不能把握好自己，很大程度上取决于核心价值观的引领。发展起来的当代中国，更加向往美好的精神生活，更加需要强大的价值支撑。要振奋起人们的精气神、增强全民族的精神纽带，必须积极培育和践行社会主义核心价值观，铸就自立于世界民族之林的中国精神。

从实现民族复兴中国梦的宏伟目标看，**核心价值观是一个国家的重要稳定器，构建具有强大凝聚力、感召力的核心价值观，关系社会和谐稳定，关系国家长治久安**。实现“两个一百年”的奋斗目标，实现中华民族伟大复兴的中国梦，必须有广泛的价值共识和共同的价值追求。这就要求我们持续加强社会主义核心价值观体系和核心价值观建设，巩固全党全国各族人民团结奋斗的共同思想基础，凝聚起实现中华民族伟大复兴的中国力量。

（四）当代青年大学生如何培养和践行社会主义核心价值观

青年的价值取向决定了未来整个社会的价值取向，而青年又处在价值观形成和确立的时期，抓好这一时期的价值观养成十分重要。这就像**穿衣服、扣扣子**一样，如果第一粒扣子扣错了，剩余的扣子都会扣错。人生的扣子从一开始就要扣好。“凿井者，起于三寸之坎，以就万仞之深。”青年要从现在做起、从自己做起，使社会主义核心价值观成为自己的基本遵循，并**身体力行、大力**将其推广到全社会**去**。

广大青年树立和培育社会主义核心价值观，要在以下几点上下功夫。

一是要勤学，下得苦功夫，求得真学问。知识是树立核心价值观的重要基础。古希腊哲学家**苏格拉底**说，知识即美德。我国古人说：“非学无以广才，非志无以成学”大学的青春时光，人生只有一次，应该好好珍惜。为学之要贵在勤奋、贵在钻研、贵在有恒。鲁迅先生说过：“哪里有天才，我是把别人喝咖啡的工夫都用在工作上的。”大学阶段，“恰同学少年，风华正茂”，有老师指点，有同学切磋，有浩瀚的书籍引路，可以心无旁骛求知问学。此时不努力，更待何时？要勤于学习、敏于求知，注重把所学知识内化于心，形成自己的见解，既要专攻博览，又要关心国家、关心人民、关心世界，学会担当社会责任。

二是要修德，加强道德修养，注重道德实践。“德者，本也。”蔡元培先生说过：“若无德，则虽体魄智力发达，适足助其为恶。”道德之于个人、之于社会，都具有基础性意义，做人做事第一位的是崇德修身。这就是我们的用人标准为什么是德才兼备、以德为先，因为德是首要、是方向，一个人只有明大德、守公德、严私德，其才方能用其所。修德，既要立意高远，又要立足平实。要立志报效祖国、服务人民，这是大德，养大德者方可成大业。同时，还得从做好小事、管好小节开始起步，“见善则迁，有过则改”，踏踏实实修好公德、私德，学会劳动、学会勤俭，学会感恩、学会助人，学会谦让、学会宽容，学会自省、学会自律。

三是要明辨，善于明辨是非，善于决断选择。“学而不思则罔，思而不学则殆。”是非明，方向清，路子正，人们付出的辛劳才能结出果实。面对世界的深刻复杂变化，面对信息时代各种思潮的相互激荡，面对纷繁多变、鱼龙混

Comment [MO□38]: 建议删去

Comment [MO□39]: 具体人名

杂、泥沙俱下的社会现象，面对学业、情感、职业选择等多方面的考量，一时有些疑惑、彷徨、失落，是正常的人生经历。关键是要学会思考、善于分析、正确抉择，做到稳重自持、从容自信、坚定自励。要树立正确的世界观、人生观、价值观，掌握了这把总钥匙，再来看看社会万象、人生历程，一切是非、正误、主次，一切真假、善恶、美丑，自然就洞若观火、清澈明了，自然就能作出正确判断、作出正确选择。正所谓“千淘万漉虽辛苦，吹尽狂沙始到金”。

四是要笃实，扎扎实实干事，踏踏实实做人。道不可坐论，德不能空谈。于实处用力，从知行合一上下功夫，核心价值观才能内化为人们的精神追求，外化为人们的自觉行动。《礼记》中说：“博学之，审问之，慎思之，明辨之，笃行之。”有人说：“圣人是肯做工夫的庸人，庸人是不肯做工夫的圣人。”青年有着大好机遇，关键是要迈稳步子、夯实根基、久久为功。心浮气躁，朝三暮四，学一门丢一门，干一行弃一行，无论为学还是创业，都是最忌讳的。“天下难事，必作于易；天下大事，必作于细。”成功的背后，永远是艰辛努力。青年要把艰苦环境作为磨炼自己的机遇，把小事当作大事干，一步一个脚印往前走。滴水可以穿石。只要坚韧不拔、百折不挠，成功就一定在前方等你。

核心价值观的养成绝非一日之功，要坚持由易到难、由近及远，努力把核心价值观的要求变成日常的行为准则，进而形成自觉奉行的信念理念。不要顺利的时候，看山是山、看水是水，一遇挫折，就怀疑动摇，看山不是山、看水不是水了。无论什么时候，我们都要坚守在中国大地上形成和发展起来的社会主义核心价值观，在时代大潮中建功立业，成就自己的宝贵人生。

现在在高校学习的大学生都是20岁左右，到2020年全面建成小康社会时，很多人还不到30岁；到本世纪中叶基本实现现代化时，很多人还不到60岁。也就是说，实现“两个一百年”奋斗目标，你们和千千万万青年将全过程参与。有信念、有梦想、有奋斗、有奉献的人生，才是有意义的人生。当代青年建功立业的舞台空前广阔、梦想成真的前景空前光明，希望大家努力在实现中国梦的伟大实践中创造自己的精彩人生。

5.2 弘扬和践行当代民航精神的重要意义

2017年全国民航工作会议提出，永暑礁试飞行动中展现出来的“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”的当代民航精神，是全行业的宝贵精神财富，是激励我们为实现民航强国而奋斗的强大精神动力，强调要着力弘扬和践行当代民航精神。坚持以社会主义核心价值观为引领，弘扬和践行当代民航精神，是民航院校文化传承创新和行业特色办学的重要体现。民航院校要始终坚持在各项教学科研活动中有机融入当代民航精神，着力培养具有高度安全意识、严谨科学精神和高尚职业道德的民航专业人才，为行业科学发展、安全发展提供有力支撑。

（一）当代民航精神是社会主义核心价值观在民航领域的集中体现

当代民航精神，是社会主义核心价值观在民航领域的生动体现，是全行业的宝贵精神财富，凝炼的是一代代民航人的核心价值，反映的是一代代民航人的精神追求，体现了新形势下在民航系统培育和践行社会主义核心价值观的高度自觉。把社会主义核心价值观融入民航事业发展的各个方面，让“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”的当代民航精神转化成为民航人的普遍情感认同和自觉行为习惯，是实现新时代中华民族伟大复兴中国梦和民航强国梦的强大精神支撑。

目前，我国正处于从民航大国向民航强国迈进的关键阶段。而民航在永暑礁试飞工作中提炼出来的当代民航精神，正是新形势下社会主义精神文明建设在民航行业的具体体现，是社会主义核心价值观与民航行业特点相结合的宝贵成果。我们要重视当代民航精神在引领行业发展、提升行业发展软实力、提振士气方面的巨大作用，用精神的力量培育人、凝聚人、鼓舞人，做到内化于心、外化于行。

党的十八大以来，以习近平同志为总书记的党中央高度重视社会主义核心价值观的培育和实践。民航业是我国经济社会发展的战略性产业，我国正在由民航大国向民航强国跨越。这一宏伟目标的实现，需要以社会主义核心价值观来凝聚行业共识、会聚行业力量和引领行业价值。将社会主义核心价值观的宣传教育贯穿民航文化建设和党建工作的全过程，是促进行业安全发展、科学发

Comment [MO□40]:
本段全文三处重复

Comment [MO□41]: 凝练

Comment [MO□42]: 建议“删除”

展的根本大计。

社会主义核心价值观在民航业中有极大的指导意义。下面，我们一起分享社会主义核心价值观在民航事迹中的体现。

富强——C919首飞成功



国产大飞机C919首飞成功

“大型客机研发和生产制造能力是一个国家航空水平的重要标志，也是一个国家整体实力的重要标志。制造大飞机承载着几代中国人的航空梦。”——习近平

2015年11月2日，中国商飞在上海举行中国大飞机首次下线的盛大仪式，正式宣告中国可以自主生产大型客机，这标志着中国高端装备制造业发展到一个全新的高度，这架首次按照国际标准研制、拥有自主知识产权的大型客机，对于我国航空事业而言具有历史性意义，可以说是开启了中国民航的新时代。而且，“十年磨一剑”，这种技术的突破，会带动我国整体工业制造能力和水平的提升，加速中国从“制造大国”到“制造强国”的飞跃。商飞在解释C919名字的时候特别关注于这个C字——

在全世界的民用客机的制造领域当中只有“A”“B”没有“C”。今天的民用航空研发制造领域是被空客和波音两家航空巨头所垄断的，可以说是当今世界上规模最大利润最丰厚的一个产业。能够进入这个领域，和“A”“B”并列，出现一个“C”，形成未来民用航空这样一个三足鼎立的态势，这是C919研发的最终一个目的。目前，C919已获得全球23家用户570架订单。从市场价值来说，未

Comment [MO□43]:
建议加粗，以下同

Comment [MO□44]:
商用飞机有限责任公司（以下简称“商飞”）

Comment [MO□45]: 建议删除

来大飞机项目一旦形成产业，无疑将极大促进我国的经济发展，对中国航空产业及上下游其他相关产业和社会就业的拉动作用更是相当可观。

民主——柳芳当选ICAO秘书长



2015年3月11日多伦多当地时间，国际民用航空组织第204届理事会在位于加拿大蒙特利尔的总部投票选举产生了下任秘书长。中国政府提名的现任国际民用航空组织行政服务局局长柳芳博士在36个理事国首轮投票中以19票顺利当选，成为国际民航组织自成立以来的首位中国籍秘书长，也是该组织历史上首位女性秘书长。

中国民航局副局长王志清介绍说，柳芳经历了中国民航由小到大的发展历程，对民用航空领域有深入了解并有丰富的工作经验。同时柳芳不仅在西方受过教育，还有多年担任国际民航组织行政与服务局局长的经历与经验，她的工作得到了代表们的认可。人们相信，柳芳完全有能力胜任国际民航组织秘书长的工作。柳芳的当选，对于中国意义深远。

国际法专家、武汉大学人文社科资深教授曾令良介绍，一方面，国际民航组织是联合国16个专门机构之一，组织秘书长即行政首长。首位当选联合国组织最高领导人的中国人，是担任世界卫生组织总干事的香港人陈冯富珍。

Comment [MO□46]:
有相当深入的了解，并有丰富的工作经验

Comment [MO□47]: 建议删除



Dr Margaret Chan
Director-General



陈冯富珍——世界卫生组织前任总干事

柳芳成功当选，说明了中国地位的提升、中国的民航事业进入了世界先进水平，对在国际组织里提升中国的话语权和中国的影响力，都有重要意义。

文明——构建文明民航

民航是人民群众出行的重要交通方式，2016年民航旅客运输量达到4.8亿人次，2017年预计达到5.36亿人次。近年来，中国民用航空局紧密结合民航实际，组织和指导行业单位采取有力措施，做好文明旅游宣传和民航安全服务工作，推动公民安全出行、文明出行，不断取得新的成效。安全态势的平稳和民航服务质量的提升，为减少不文明行为的发生奠定了坚实基础。民航局通过在行业中倡行“真情服务”理念，针对民航旅客反映强烈的航班正常、行李托运、票务代理、机上餐食品质等问题，开展“民航服务质量提升”专项行动，取得明显成效。



2016年,航班正常率达76%,同比提高了9个百分点。各航空公司、机场加强民航员工文明素质教育,引导员工践行当代民航精神,开展丰富多彩的主题实践和志愿服务活动,为旅客提供优质服务,潜移默化地引导旅客安全乘机、文明出行。



制度建设为规范民航服务和旅客出行行为提供了重要保障。2016年2月,《民航旅客不文明行为记录管理办法(试行)》正式实施。2016年全年,中国航空运输协会对外发布四批(共42人)民航旅客不文明行为记录;2017年1月11日,第五批旅客不文明行为记录发布,17名旅客上榜,也首次出现外籍旅客。与此同时,航空公司跟进制定配套措施,2016年2月,国航、东航、南航、海航、春秋航等国内五大航空运输企业联合签署《关于共同营造文明乘机大环境的联合声明》,对列入旅客不文明行为记录的相关当事人采取一定限制服务措施。提升中国公民出境旅游文明素质是一项长期任务。2017年,民航局将进一步做好航空安全和航班正常工作,继续倡行“真情服务”理念,提升航班正常率,

Comment [MO□48]: 建议删除

提升民航服务质量，让广大旅客出行更加安心、放心、舒心；深入开展扰乱航空运输秩序行为集中治理，加强对春运运行的实时监控，及时受理旅客投诉，加大对失信旅客的处理和曝光力度，严厉打击扰乱和破坏春运航空运输秩序的行为；持续加大安全乘机、文明出行宣传力度，坚持正面宣传和反面曝光相结合，加大宣传力度，积极营造文明出行的浓厚氛围。

和谐——也门撤侨彰显中国民航力量



也门撤侨

“工作中最让我感动的地方是哪里有需要，国航（民航）的飞机就会出现在哪里，主要指各项国际或国内的帮助救援活动。我参加的是2015年也门撤侨活动，从准备物件到登机花费了有史以来最短的时间，工作人员都严格重视这件事，飞行途中我们的精神都是紧绷的，到达也门注视着同胞们依序上机的身影我们的眼眶都湿润了，这是一种很奇怪的心情，带着心酸又带着骄傲。当飞机升起经过漫长的飞行进入中国领空时，不知是谁先喊了一句“欢迎回家”，

Comment [MO□49]: 建议删除

顿时整个飞机响起了此起彼伏的声音和欢笑，好多人包括我都哭了起来，当然是笑着哭的。当时我就觉得成为一名民航乘务员真的很值得骄傲。在各地频发旅客在机场发生不冷静行为，言语、肢体攻击地勤人员新闻的时候，国航机组工作人员的行为展现出了民航与旅客本应该有的服务旅客，互相支持的友好关系。这也符合民航总局提出的构建和谐民航的任务，要实现民航又好又快的发展，使我国从民航大国向民航强国转变。

弘扬社会主义核心价值观，不只是一个口号，也不只是一次活动，国家的富强民主需要我们奋斗，社会的公正法治需要我们每一个人遵守法律，维护法治。明德守礼，诚信友善，人人践行，共促社会和谐发展。

（二）弘扬和践行当代民航精神是建设民航强国的强大精神动力

2017年初，习近平总书记亲临北京新机场考察，对北京新机场建设理念、目标任务提出明确要求，并强调“新机场是国家发展一个新的动力源”。



“新机场是国家发展一个新的动力源” ——习近平

将民航战略地位提到新的高度，这极大地振奋了全体民航人的精神，进一步增强了做好新时代民航工作的责任感和使命感。党的十九大为新时代民航事业发展指明了前进方向，既赋予了民航发展新的历史使命，提供了重大机遇和宽广舞台，也对民航工作提出了更新更高要求。党的十九大明确提出，要建设交通强国。民航业是国家重要的战略产业，民航强国是交通强国的重要组成部分和有力支撑。中国梦是建立在爱国主义、集体主义上的梦想，是国家的梦、

Comment [MO□50]: ” 当

Comment [MO□51]: 、

Comment [MO□52]: 。

Comment [MO□53]: 居中放置

民族的梦、人民的梦，也是每个中国人的梦。具体到民航，建设民航强国就是我们民航人的中国梦，民航强国梦是中国梦的重要组成部分。

（三）弘扬和践行当代民航精神是培养民航专业人才的客观要求

安全，一直以来都是民航工作的重中之重。安全工作涉及范围广、环节多、链条长，仅机务维修工作就涉及到航前、航后、定检等各个环节，机务维修人员工作是否细致也直接关系到航空器是否适航。不仅是机务维修人员的工作质量直接影响到航班安全，飞行、空管、签派、机场运行等保障环节的任何一个疏忽，都可能导致不安全事件的发生。在这些环节上，只是做到合格，还是远远不够的。要防止不安全事件的发生，就必须杜绝安全隐患，也就必须要在每个工作环节上精益求精、追求完美。机务人员的螺丝钉拧得恰到好处，是工匠精神的体现；飞行员操作飞机用最佳姿态飞行，是工匠精神的体现；空管人员指挥用语更精炼、准确，是工匠精神的体现。对每一位民航从业人员来说，所谓工匠精神，就是要在技术上精益求精，在工作态度上追求完美。



工匠精神

精益求精，就是要严谨、一丝不苟地对待工作，以更严的要求、更高的标准，用专注和坚持把工作做到卓越。追求完美，则是用不满足的心态对待工作，既要专业，也要敬业，关注每一个细节，力求没有瑕疵，不留遗憾。打造工匠精神，就要求民航一线员工热爱本职、固守操行、精益求精、传承创新。只有真正热爱本职工作，才能对本职工作投入热情，才能够真正愿意钻研、琢磨自己的工作。固守操行，确保了任何情况下，民航人都能够做到一丝不苟地严格执行规章制度，用规章制度来衡量自己的工作是否落实到位，也用规章制度

来铸牢民航安全的每一道防线。精益求精就是不仅仅满足于规章制度的执行，还对自己提出了更高层次的要求，要求自己不仅是合格，还要做到完美。传承创新，要求我们不论在行业内什么岗位上工作，都要勤于思考，大胆探索，在借鉴以往成功做法和经验的基础上，转变思维观念，改进工艺方法，推动行业安全水平的提高。

工匠精神，是当代民航精神内涵的应有之义。以“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”为内涵的当代民航精神，是民航人的行动指南。在民航安全生产中，弘扬打造“工匠精神”正是践行当代民航精神的具体体现。例如，作为一名民航飞行员到底需要怎样的工匠精神呢？一名飞行教员就提到民航工匠精神需要做到三点：1、有理，作为一名飞行员，不仅得有健康的体魄，还要求你拥有扎实的理论基础，**头脑简单四肢发达的人这份工作也是做不来的**，因为只有你拥有清晰的头脑，再加上理论的支撑，才能让你在工作中**正确的**处置航班上出现的各种突发情况；2、有技，作为一名飞行员，**既然你负责航班的安全，这就要求我们还要拥有能够应对一切突发事件的技能**，确保人机安全；3、有体，作为一名飞行员，你得拥有健康的体魄，这是工作性质所要求，没有厚实的体能支撑，恐怕你难以胜任这份工作，这也是为什么我们这份工作会有体能考核原因所在，所以这就要求我们在工作之余，**合理的**安排自己的时间，进行自我体能锻炼，时刻保持一个精神饱满的状态。

5.3 如何弘扬和践行当代民航精神

2017年全国民航工作会议提出，永暑礁试飞行动中展现出**来的**“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”的当代民航精神，是全行业的宝贵精神财富，是激励我们为实现民航强国而奋斗的强大精神动力，强调要着力弘扬和践行当代民航精神。

在2017年春季学期开学之际，民航局人事科教司向直属5所高校下发《关于在民航院校中大力弘扬和践行当代民航精神的通知》（以下简称《通知》），就在民航院校中进一步弘扬和践行当代民航精神作出部署。

Comment [MO□54]: ,

Comment [MO□55]: 地

Comment [MO□56]:
要负责本次航班的安全，必须拥有能够应对一切突发事件的能力

Comment [MO□57]: 地

Comment [MO□58]: 建议删除

《通知》指出，民航院校是民航专业人才培养的主渠道，是当代民航精神的重要传播阵地；民航院校广大师生是民航事业发展的生力军，是当代民航精神的重要弘扬者和践行者。

当代民航精神的弘扬和践行贵在知行统一，而知是前提、是基础，内心认同才能自觉践行，春风化雨才能润物无声。弘扬和践行当代民航精神，一定要在增强认知认同上下功夫。

中国民航飞行学院始终坚持在各项教学科研活动中有机融入当代民航精神，着力培养具有高度安全意识、严谨科学精神和高尚职业道德的民航专业人才。回顾我校的优秀毕业生，2017年参加C919试飞的机组和备份机组以及参加新舟60大型水陆飞机陆上首飞的大部分机组成员，全部毕业于中飞院，而参与永暑礁校飞和试飞的绝大多数机组，也是中飞院毕业生；今年川航事件的英雄机组也有中飞院毕业生的身影。他们在服务祖国经济社会发展中所展现的政治品格、专业精神、工作作风和职业操守，是中飞院坚持党的教育方针的结果，是弘扬和践行当代民航精神的充分体现。作为一名民航大学生，在我们的岗位上要树立“大民航”意识；时刻做好在团队担重任、为行业做贡献的准备；要凝聚向心力，培养团队精神，强化集体观念，要始终把握当代民航精神作为自己的价值追求。要追求崇高的职业理想，使之根植于个人发展，根植于岗位要求，根植于党和人民需要；要树立坚定的职业信念，热爱民航，尊重职业，真情服务；要实现共同的职业成就，从民航发展中汲取个人发展动力，以敬业奉献的职业操守锻造建设民航强国的奋斗观。

一是要在铸就忠诚担当的政治品格上下功夫。要对党绝对忠诚，树立“四个意识”，特别是核心意识和看齐意识，自觉与党中央保持高度一致，主动站在国家战略和国家安全的高度，以对党极端负责的态度，抓好各项工作；要对人民绝对忠诚，牢固树立发展为了人民的理念，坚定树立人民立场，回应人民期待，切实提高决策水平和治理能力，不断增强人民群众对民航发展的获得感和认同感；要对事业绝对忠诚，把事业的完美作为我们职业的责任，牢牢守住“三条底线”，特别是要认真贯彻落实好习近平总书记“要坚持民航安全底线，对安全隐患零容忍”的重要批示精神以及其他中央领导的重要指示批示精神，坚持不懈、毫不动摇地把抓好航空安全在内各项工作职责扛在肩上。

Comment [MO□59]: 机组成员

Comment [MO□60]: 把

少年周恩来立下“为中华之崛起而读书”，并没有免费上学的待遇，青年毛泽东“恰同学少年，风华正茂，书生意气，挥斥方遒。指点江山，激扬文字，粪土当年万户侯”，**并没有**全额奖学金。因此，民航大学生应当把“人民航空为人民，我学航空为人民”作为自己的求学志向，把蓝天事业作为自己毕生追求，树立远大的求学目标和高尚的求学理想，立民航宏志，自觉地把个人的远大理想、**同**学校的建设发展、同民航强国建设的目标统一起来，砥砺意志、涤荡理想、矢志奋斗，书写壮阔、精彩人生。

二是要在塑造严谨科学的专业精神上下功夫。我们要**要**围绕各自的岗位职责，一丝不苟、严谨细致、精益求精地做工作，以职业的精神和专业的精神，做到**追求**完美。我们的青年学子要珍惜美好青春岁月，始终保持旺盛的学习热情和如饥似渴的求知欲望，刻苦钻研，增长才干，以只争朝夕的精神勤奋学习，要注重向书本学习，不断拓宽知识面，优化知识结构，做到学有所长、业有所专；同时，要注重向实践学习，在实践中发现问题、解决问题，探索事物发展规律，提升思考问题和从事工作的能力，打下坚实的知识功底，让勤奋学习成为青春远航的动力，让增长本领成为青春搏击的能量，为将来投身民航、建设民航打下坚实的基础。作为民航大学生，要一丝不苟、求实创新，从现在做起、从我做起，自觉对接民航严谨科学的专业精神。在学习中一丝不苟，探究学问，在纪律上一丝不苟，遵纪守法，在为人上一丝不苟，言而有信，在思想上一丝不苟，自我净化。在认知时求实，绝不敷衍应付，自欺欺人，做表面文章，在实践中创新，善于发现问题，敢于提出问题，勇于解答问题，**学会**科学思维。

三是要在形成团结协作的工作作风上下功夫。要将团结协作的工作作风体现在思想认识的协同上、各项行业政策导向的协同上、各项改革任务推进步骤的协同上、各项监管措施效果的协同上，坚决打破部门本位主义，要有大局意识，牢固树立“一盘棋”思想。民航是一个复杂的系统，民航的安全运行需要管理局、航空公司、机场、空管局、安保公司等民航多个主体配合协作，也需要飞行、空管、机务、安保等无数岗位的配合与协作，每一个部分、每一个个体，在系统中不可或缺，相互支持，互为依托，甚至生死相依，这决定了团结

Comment [MO□61]: 也

Comment [MO□62]: ，或者删除

Comment [MO□63]: 删去

Comment [MO□64]: 建议删除

Comment [MO□65]: 培养

协作是民航人必备的特质。民航大学生必须在友爱同学，服务集体中历练团结协作的作风。

四是要在坚守敬业奉献的职业操守上下功夫。职业操守，就是人们对自己所从事职业表现出的道德和气节。民航职业的强责任性和高风险性，要求民航人必须具备敬业奉献的思想觉悟和道德气节。就职业而言，“敬业”是对工作认真负责、精益求精的态度，“奉献”是指满怀感情地为他人服务，争做贡献，不计回报地追求高品质服务。民航大学生应当通过勤学苦练，以学感恩培养敬业奉献的职业操守。要正确认识和处理好苦与乐、得与失的关系，耐得住寂寞、守得住清贫，守护好精神高地。

弘扬民航精神的主题是每一个民航人，人人都能以严谨的工作态度，忠诚担当的政治品格，爱岗敬业，在自己的岗位上奉献自己的青春，我们的民航事业就能不断向前发展，为建设民航强国贡献自己的力量，为实现中华民族伟大复兴的中国梦向前努力。“中华民族伟大复兴，绝不是轻轻松松、敲锣打鼓就能实现的。全体民航人必须准备付出更为艰巨、更为艰苦的努力”，进行伟大斗争、建设伟大工程、推进伟大事业、实现伟大梦想，永远离不开实干。中国特色社会主义进入新时代，在新的历史方位上，全体民航人要更加紧密地团结在以习近平总书记为核心的党中央周围，不忘初心，牢记使命，不负重托、砥砺前行，大兴真抓实干之风，大力弘扬当代民航精神，凝心聚力，永不僵化，永不停滞，永不懈怠，奋力建设民航强国，为实现“两个一百年”奋斗目标和中华民族伟大复兴的中国梦贡献我们的全部力量。

5.4 弘扬和践行当代民航精神的生动实践

2017年全国民航工作会议提出，永暑礁试飞行动中展现出来的“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”的当代民航精神，是全行业的宝贵精神财富，是激励我们为实现民航强国而奋斗的强大精神动力，强调要着力弘扬和践行当代民航精神，“加强民航高校思想政治工作，推动当代民航精神进课堂、进教材、进头脑，培养德智体全面发展、热爱民航事业的后继人才”。

一、民航局带头弘扬和践行当代民航精神

在2017年春季学期开学之际，民航局人事科教司向直属5所高校下发《关于在民航院校中大力弘扬和践行当代民航精神的通知》，就在民航院校中进一步

Comment [MO□66]: 、

Comment [MO□67]: 从事的

Comment [MO□68]: 、

Comment [MO□69]: 建议删除

Comment [MO□70]: 、

Comment [MO□71]: 建议删去

Comment [MO□72]: 才

Comment [MO□73]: 诠释

Comment [MO□74]:
与5.2第一段内容重复

弘扬和践行当代民航精神作出部署。

民航院校是民航专业人才培养的主渠道，是当代民航精神的重要传播阵地；民航院校广大师生是民航事业发展的生力军，是当代民航精神的重要弘扬者和践行者。坚持以社会主义核心价值观为引领，弘扬和践行当代民航精神，是民航院校文化传承创新和行业特色办学的重要体现。民航院校要始终坚持在各项教学科研活动中有机融入当代民航精神，着力培养具有高度安全意识、严谨科学精神和高尚职业道德的民航专业人才，为行业科学发展、安全发展提供有力支撑。

要大力推动当代民航精神进课堂、进教材、进头脑。要把当代民航精神纳入学生必修课教学，明确具体课时要求。加大当代民航精神宣传教育力度，使其努力贯穿到各专业课程教学训练全过程，并在公共选修课、公共基础课以及为民航企事业单位开展的各类培训课程中融入当代民航精神教育相关内容；要注重组织开展当代民航精神教材编写工作，以课堂讲义、课外读物、幻灯片、视频案例等多种形式，在各类相关教材编写与更新中增加当代民航精神内容，支持编写专题教材，支持校企联合开发相关教材；要开展各类专题教育实践活动，将当代民航精神教育纳入学生实习实训等实践教学任务中，积极开展宣传教育、社会实践、主题征文等活动，将当代民航精神融入师德师风建设、入职入学培训、先进事迹评选等活动中。

要坚持把弘扬和践行当代民航精神作为落实党中央和局党组关于加强高校思想政治工作和加强民航系统党建工作的一项重要任务来抓；要加大宣传力度，在新生入校手册、校刊校报以及校园广播电视、校园网、微博、微信、客户端等平台上广泛宣传报道当代民航精神，努力营造良好舆论氛围；民航院校各级党政工团组织要在学校党委的统一领导下，精心组织，抓好落实，切实做好当代民航精神的宣传教育工作，确保当代民航精神在民航院校落地生根、开花结果。

二、中国民航飞行学院培育、践行当代民航精神

思想是本，行动是形，本正则形立。正如习近平总书记指出：“人民有信仰，民族有希望，国家有力量。”为民航立心，为职业铸魂。党的十八大以来，中国民航飞行学院党委在大力培育社会主义核心价值观的同时，以马克思主

Comment [MO□75]:
与5.2第二段内容重复

Comment [MO□76]:
与5.2第一段内容重复

Comment [MO□77]: 建议删除

义中国化最新理论成果和民航强国理论为基石，用当代民航精神和学校历久弥新的优秀传统文化滋养当代大学生，在校园内凝聚起建设民航强国的“最大共识公约数”。

（一）党委重视，全域覆盖

中飞院党政认为，思想上自觉，才能引领行动自觉。一年来，学校在认真学习、贯彻习近平总书记系列重要讲话精神的基础上，以培育、践行社会主义核心价值观为引领，着力抓好当代民航精神的教育引导工作。

清醒的认识，催生了高度的自觉：

2015年11月至2016年元月，中飞院党政领导不断深入思想政治理论课课堂，以听课的方式，检查《毛泽东思想和中国特色社会主义理论体系概论》、《民航强国理论》的课堂教学内容、质量和效果。他们的行动呈现出党政“护航主渠道，筑牢主阵地”的生动场面；

2016年4月14日，民航局局长冯正霖到中国南方航空集团公司调研时强调，“忠诚担当的政治品格、严谨科学的专业精神、团结协作的工作作风、敬业奉献的职业操守”应当作为当代民航精神。冯正霖局长的讲话见报后，在中飞院师生中引起了共鸣。为了推进当代民航精神在校园内落地生根、开花结果，中飞院在随后召开的建校60周年筹备会上，提出以“民航主力高校的标准”培育、践行当代民航精神，并把该项工作作为各级组织的“一把手工程”。

2016年6月1日，学校党委借力“2016年民航劳模大讲堂”走进中飞院活动，要求全校上下自觉践行当代民航精神，坚持飞行安全，确保廉政安全，做好真情服务，推动学校各项重点工作不断向前。

2016年7月6日，民航局局长冯正霖在中飞院调研时指出，学校的校风，与当代民航精神非常契合。学校的思想政治工作比较突出。希望学校在继承、弘扬优秀传统文化的同时，用当代民航精神教育引导学生成长、成才。

冯局长对中飞院的肯定，极大提振了学校的士气。7月8日，学校向部分党政干部全文印发了冯局长在学校调研时的讲话。并要求各级组织，牢记使命，奋勇当先。通过学习、**宣贯**当代民航精神，全校各级干部筑牢了“政治安全、航空安全、真情服务”的三条底线，进一步深化了思想认识、明确了前进方向、凝聚了奋进力量。

Comment [MO□78]: 宣传

（二）上下联动，系统融入

全校新闻宣传思想战线切实履行指导、协调职责，创新方式方法、拓展平台渠道，让社会主义核心价值观和当代民航精神在具体化和形象化中融入师生的日常生活。

新闻宣传，全媒体跟进。一年来，学校新闻口的同志，聚焦政治品格、专业精神、工作作风、职业操守四大主题，在校报、校园网、电视台和学校官方微博、微信上发表最美飞院人系列报道325篇条，做到了全媒体宣传、全栏目融入、全覆盖推广。

强化理论武装，编印《党委中心组学习参考》11期；为创新思想政治理论课教学，组织开展“用马克思主义基本原理看民航”微视频大赛，收到参赛作品300余部；修订、充实了《民航强国理论》，将当代民航精神融入其中，并在2015级非飞行专业和2016级飞行专业的学生中进行课堂教学，听课学生4638人，共计232学时。

2017年，学校计划单独设置“当代民航精神”必修课，向2015级、2016级所有学生开设8学时的课程；进一步调整人才培养方案，将“当代民航精神”必修课列入培养计划，在以后的所有学生中开设；编写“当代民航精神”专门讲义，制作专门课件，并在学生的实践教学、创新创业教育中融入“当代民航精神”，培养民航“工匠”精神。

文化熏陶润物无声。严格落实“八项规定”，深入开展“两学一做”，按节俭、高效的原则组织了建校60周年系列活动。其中，与中国民航报合作面向全行业开设了“蓝天情怀，飞院记忆”专栏，用王仪轩、倪介祥、刘晋平、黄纲成、吴骏等40名杰出校友的先进事迹，强化人民航空为人民的时代主题，阐明当代民航精神的内涵要求。在《中国民航报》、《中国教育报》推出的《追求卓越甲子岁月》、《让微笑在贫困家庭绽放》、《中飞院探秘：靠什么炼就“蓝天之鹰”》等9篇新闻通讯，在全行业产生了广泛影响。

社会宣传潜移默化。以学校官方微博、微信为平台，推出了“中飞院楷模”榜和“飞越甲子”系列报道。由于这些活动的内容丰富、形式生动，在社会上引起了广泛关注，学校官方微信也因此在中青在线发布的全国高校微信单周排行榜上，3次名列第一；学校官方微博的年度综合影响力，在四川高校中排名

Comment [MO□79]: 工作的同志

Comment [MO□80]: 建议删除

第四。新闻宣传工作在讲好民航故事，传播好中飞院声音的同时，更让当代民航精神有了看得见、摸得着、离得近、喜欢学的载体。

（三）以上率下，多点出击

一年来，学校各单位、各部门结合自身工作实际，按照学校党委对弘扬、践行当代民航精神的部署，组织开展了形式多样、内容丰富、参与度高的宣贯活动。校办公室印发了《关于2016年新生军训及入学教育计划的通知》，并明确了新生入学教育要与当代民航精神宣贯相结合。据统计，2016年，中飞院参加新生入学教育的总数4655人，共32个学时。

学校团委策划设计了“送温暖、修品德、强能力、铸共识”的大学生主题实践，仅2016年，中飞院共关爱留守儿童973人次、服务贫困学生1260多人次。此外，学校各分院也先后组织了“忠诚的青春”、“出彩人生”、“中国梦、民航情”等主题活动，使当代民航精神与大学教育教学形成了同频共振、同向同行的正效应。

同时，一年来，中飞院通过在党员干部中大力实施思想政治素质强化行动和主流思想舆论壮大行动，进一步规范了思政课教学；今年，学校还计划以社科部为基础，创造条件成立中飞院马列主义学院。目前，包括当代民航精神、民航强国理论和书记、校长给学生上第一堂思政课在内的创新举措，已经纳入了学校教育综合改革实施方案。

2017年2月27日，是中飞院寒假后的第一个工作日。当日上午，学校便会同组织、宣传、教务等部门，就学习贯彻民航局关于《在民航院校中大力弘扬和践行当代民航精神的通知》进行专题研究。

3月2日，学校又以党委中心组（扩大）学习会的形式，学习了全国高校思想政治工作会议精神，观看了习近平总书记考察北京新机场的重要新闻，传达了中共中央、国务院《关于加强和改进新形势下高校思想政治工作的意见》和《在民航院校中大力弘扬和践行当代民航精神的通知》。会上，学校党委要求进一步坚持和完善普通高校党委领导下的校长负责制，切实履行管党治党、办学治校的主体责任，学校各级党组织要加强领导、形成合力，不断开创思想政治工作新局面。要大力弘扬当代民航精神，着力培养具有高度安全意识、严谨科学精神和高尚职业道德的民航专业人才，为行业科学发展、安全发展提供有

力支撑。

学校认为，大力弘扬和践行当代民航精神，贵在知行合一、贵于行胜于言。为此，学校要求各单位、各部门创新载体，把当代民航精神日常化、具体化、形象化、生活化，以便干部师生入眼、入脑、入心，进而使之内化于心，外化于行。

3月9日，学校再次召开弘扬、实践当代民航精神推进会。会上，党委书记陈布科结合学校工作实际，阐述当代民航精神的内涵，并要求全校各级要以高度的政治自觉，带领干部职工弘扬和践行当代民航精神。这次会上，党委副书记王军解读了《中国民航飞行学院弘扬和实践当代民航精神的意见》（征求意见稿），与会者围绕讨论稿提出了意见和建议。此前，来自广汉分院、飞行技术学院和社科部、校团委的代表还就当代民航精神的学习贯彻情况进行了交流发言。

（四）德育花开，春色满园

今天，走进飞行学生队，社会主义核心价值观、当代民航精神、中飞院校风、校训随处可见。蓝天之声广播站，将当日国家和民航的重要新闻准时推送给全校师生。形式多样，持续不断的宣传教育，犹如春风化雨，让核心价值观和当代民航精神悄悄融入到学校教学、生活的方方面面，不断夯实中飞院师生努力奋斗的共同思想基础，延续和弘扬着英雄飞院的光荣历史。

2017年1月20日晚11点多，贵阳市经开区大寨村101号一出租屋突发大火。由于家长外出办事，将3个孩子反锁在出租房内。危急时刻，中飞院2015级飞行技术专业学生谢昊鹏和母亲直奔现场施救。当谢昊鹏冒着浓烟带头冲进屋内时，床上已燃起熊熊大火，但并没有发现小孩。他又冲进第二间屋，此时有两个孩子已经昏倒在衣柜旁。之后，在众人的帮助下，3个孩子随即被送进医院抢救，并最终脱险。中国民航飞行学院是一所英雄的学校、人才辈出的学校。据统计，近15年来，学校受到国家和省、市表彰的见义勇为学生已逾10起。

见义勇为的人物和事迹为什么会在中飞院学生中不断涌现？答案有多种，比如在长期办学实践中，中飞院形成了“帮思想，教技术，带作风”的教书育人“九字经”，坚持“准军事化管理”，并赋予其新的内涵等。但我们认为，这些见义勇为的人和事，是学校长期坚持德育首位，培养合格建设者和可靠接

Comment [MO□81]: 建议删除

班人的结果。可见，坚持德育首位，用先进的理论武装学生，是大学培养合格建设者和可靠接班人的基础。

弘扬民航精神的主题是每一个民航人，人人都能以严谨的工作态度，忠诚担当的政治品格，爱岗敬业，在自己的岗位上奉献自己的青春，我们的民航事业就能不断向前发展，为构建社会主义和谐社会贡献自己的力量，为实现中华民族伟大复兴的中国梦向前努力。作为中飞院的飞行大学生，应进一步树立正确的世界观、人生观、价值观，早日成为当代民航精神的坚定信仰者、积极传播者和模范践行者。从小事做起，从一点一滴做起，熟记熟背当代民航精神的基本内容，坚持知行合一、行胜于言，落细、落小、落实；在“勤学、修德、明辨、笃实”上下功夫；努力做到全面从严治党合格、贯彻落实党中央治国理政新理念新思想新战略合格、共产党员行为和作风合格、改革发展稳定的各项工作合格等“四个合格”目标要求上下功夫。唯有这样去做，才能让当代民航精神在我们这代人身上发扬光大！

Comment [MO□82]:
与5.3最后一段重复

Comment [MO□83]: 才能继续

第6讲 民航文化的特征及其结构

6.1 民航文化的涵义和特征

同学们，大家好，今天我们来谈一谈民航文化。通过前面了的学习，我们已经了解到当代民航精神与民航文化的关系。当代民航精神是中国民航行业文化的灵魂，是中国民航先进文化的集中体现，是民航文化中最正能量的部分；而民航文化则是孕育当代民航精神的肥沃土壤，也是承载和传承当代民航精神的载体。在本讲中，我们通过学习了解民航文化的内涵、特征、基本结构，以及我们为什么要加强民航文化建设等问题，**可以**让大家更全面、深入地理解为什么要践行和弘扬当代民航精神。

6.1.1 民航文化的基本内涵

首先，我们来认识学习一个基本概念，即什么是民航文化。在讲民航文化这个概念之前，我们有必要再温故一下前面学习了解过的文化概念。

我们都知道，文化有广义和狭义的区别，广义上的文化是指人类在改造物质世界的实践活动中所创造的所有物质产品和精神产品的总和；而狭义上的文化专指语言、文学、艺术及一切意识形态在内的精神产品。

文化具有普遍性、多样性、民族性、继承性、时代性等特征。人类的文化现象是极其丰富和复杂的。中华民族在五千年的历史长河中创造了灿烂的文化，凝炼和塑造了我们中国人的民族性和民族精神，那就是以爱国主义为核心，团结统一、爱好和平、勤劳勇敢、自强不息的伟大精神。改革开放四十年来，在建设中国特色社会主义过程中，我们不仅在政治建设、经济建设、社会建设和生态建设方面取得**取多**重要成果，也在思想文化建设方面取得积极成果。增强和提升文化自信，是新时代文化建设的要求和使命。民航运输业作为国民经济的战略先导型产业部门，在抓安全生产的同时，也需要加强文化建设，提高行业文化自信。

回故了文化概念之后，我们再来讲民航文化。所谓民航文化，其实就是民航行业的文化。如果从广义上文化的来看，民航文化就是人们在整个民航运输

Comment [MO□84]: 建议删去

Comment [MO□85]: 建议删去

Comment [MO□86]: 回顾

生产实践中创造的物质产品和精神产品的总和。而从狭义上来看，民航文化是指民航运输行业在发展过程中，在长期的民航生产经营和管理实践中形成的具有本行业特色、并为全行业所认同、遵循的价值理念、共同信念、经营思想、道德准则和行业规范、内部环境、外在形象的总和。

这里需要说明一下，我们在本课程的学习中，更多地侧重于从狭义即精神的层面上来谈论民航文化。但是大家要注意的是，精神层面的文化不是孤立地在物质层面的文化之外的，它以物质文化为基础和载体，通过物质文化来表现；我们透过一定的物质文化，也可领略其在精神文化方面的内容和特质。对于这一点，同学们不能忽略。比如，四千年前的三星堆人并没有给我们留下任何语言和文字的信息，但我们从他们在祭祀坑中遗留下来的青铜器物如青铜神鸟树、青铜人面像和青铜大立人等等当中，我们也可以在一定程度上了解三星堆人的精神世界及其宗教观念。那些夸张奇特的青铜造型体现了三星堆人对树、太阳、鸟的崇拜，据此我们能够了解，三星堆人其实也像我们现代人一样，对蓝天与自由充满渴望。

6.1.2 民航文化的共性与个性

好，再回过头来谈一谈民航文化的特征。我们说民航文化就是民航行业的文化，它体现了人类文化的部门性、领域性和行业性，相对于民族文化和国家文化而言，它是一种亚文化。作为一种行业文化，民航文化既具有一般行业文化的共同特质，又具有民航业自身独特性，是共性和个性、普遍性和特殊性的统一。对这两个方面，我们分别来谈。

第一，民航文化与其他行业文化一样，具有如下共同特征：

(1) 生产性。行业文化是在不同的社会生产部门产生的，与不同的生产活动及其方式紧密相连。在人们的社会生活条件中，物质生产活动及其方式是社会历史发展的决定力量。物质生产方式决定着社会的结构、性质和面貌，制约着人们的经济生活、政治生活和文化生活的全部过程。受到社会生产力发展水平的决定和制约，在社会分工的条件上，人类在不同历史时期产生和形成了一定的生产部门及其行业，相应地也就产生和形成了不同的行业文化。中国人有句老语，叫做“三百六十行，行行出状元”。各行各业的劳动者，在生产物质产品的同时，也创造了丰富的行业文化。原始文化主要是以反映远古人的渔猎

Comment [MO□87]: , 如

Comment [MO□88]: 程度

Comment [MO□89]: 6.1.2

和采集活动为内容和中心的。那时候，人们的社会分工不大，文化的行业性特征并不明显。直到手工业从农业中分离出来以后，行业文化才变得丰富和多样起来。早在西周时期，我国的手工业变得种类繁多起来，号起“百工”。《周礼·考工记》记载：“国之六职，百工与居一焉。”“百工”被西周朝廷列为“六职”之一，社会中各种具有专业技艺的能工巧妙匠，几乎全被网罗到官府之中，成为“在官之工”。可见生产行业对于国家的重要性，而行业文化也从一开始，就与国家的政治统治、经济管理和社会治理联系在一起。而如今，民航运输业作为国民经济的战略先导型产业部门，受到党和国家~~真~~越来越多的重视和推动，民航行业的文化创造也随之变得更加丰富和繁荣。

(2) 时代性。行业文化是不同时代的特定生产行业的产物和反映，行业文化随着行业的兴起而兴起，也会随着行业的衰亡而衰亡，具有鲜明的时代性。由于社会生产力水平和社会分工的发展，人类历史上先后产生过许多产业部门和行业，有的依然存在，如农业，中国人有着非常悠久和~~灿~~的农业文化；而有的古老行业则随着时代的发展逐渐消亡，其文化也~~面~~面临着消亡。特别是近代以来，随着机器大工业的发展，许多手工业生产被机器大工厂生产所取代，古老的行业文化也逐渐衰亡，~~如果~~成为被保护的~~对象~~。民航文化，是随着现代民航运输业的兴起和~~发发展成~~逐渐形成的。作为现代交通运输业的一个重要组成部分，民航起着越来越重要的作用，相应地，民航文化在人们的社会生活中的影响也越来越大，受到社会大众越来越多的关注和喜爱。

(3) 独特性。行业文化除了具有时代特征，还具有鲜明的行业特征，它总是与特定的社会生产环境相联系的，体现行业发展的要求和特点。行业文化是与行业发展紧密相联，其形成机制的一个特点是以历史积淀为主。没有经过一个渐进的过程，没有一定的历史积淀，就没有行业文化的特殊的质的确定性。每一个行业都有自己特定的生产环境和行为方式，有特定的生产活动内容、生产要求、管理规定和劳动产品。因而，受到这些行业生产环境和因素的制约，行业文化往往具有独特的精神风貌和风格，并以鲜明的独特个性区别于其他行业文化。比如农业文化，劳动者对生产活动的价值取向和精神追往往是“日出而作、日落而息”的男耕女织的场景。但在工业文化中，生产活动的价值取向则成了标准化、程序化和理

Comment [MO□90]: 删去

Comment [MO□91]: 灿烂

Comment [MO□92]: 删去

Comment [MO□93]: 删去

Comment [MO□94]: 发展

性化等等。而在民航文化中，民航人进行生产活动的价值取向则是**保证**飞行安全、真热服务、团结协作、管理高效等等。对于民航文化的独特性，这里先不展开论述，下面我们还将进一步学习和了解。

(4) 开放性。行业文化虽然是行业内的文化，具有独特性，但它不是封闭的，而是开放的。能够代表先进生力的优秀行业文化具有全方位开放的特征。一方面表现为它在生产发展过程中的不断自我扬弃、与时俱进，即消除消极、落后、保守的文化传统，继承积极、进步的文化传统，**培育**、创造适应时代发展和社会进步的新传统。另一方面表现在行业文化不断受到整个社会文化的影响，与其他行业文化，**与不同地区、不同民族的行业文化相互开放**，交流、引进和吸取，在不同文化的融合中实现优势互补，共融共进。此外，行业文化中作为人类普遍的道德意识、价值判断、精神境界、思想修养的闪光的东西，以及那些代表和蕴含着人类精神、科学和技术等方面的未来因素，也会对构筑社会文化体系，推进精神文明发生积极影响。比如，作为中国民航行业文化中最核心、最正能量的当代民航精神，它的产生和凝炼既是对中国民航发展史中优秀传统文化的继承和弘扬，也是受到了当前**整个全社会**在党的领导下积极构建社会主义核心价值观的影响和作用，同时，当代民航精神也融汇了国外和世界民航发展过程中的积极的文化元素和价值观念。“古为今中，洋为中用”是中国特色社会主义先进文化的一个重要因子和特征，既在当前整个社会文化有充分体现，也在民航行业文化中有充分的体现。

(5) 统一性。行业文化在表现上是丰富多样的，但在价值观念和道德准则等内容上则是统一的。每一个行业都有共同的价值理念、道德准则和行业规范，只有经得从业人员的理解和认同，才能够付诸实践。这种文化认同，是一个潜移默化的过程。不同的从业人员在同一个行业中工作，受到行业文化的熏陶，会对行业中被普遍奉行的价值理念逐渐理解，不约而同地在内心深处形成深刻的认同，**或自觉去遵从**，实践自我的“承诺”。这就体现出行业文化的统一性。**但是，理解人们的文化背景是理解其行为的一个重要手段。**当人们进入一个行业后，通过耳濡目染等非正式途径内化这个行业的价值理念、道德共识和行为规范，形成共同的文化认同。**同学位**在进入民航之后，对民航文化的**印象可能蓝天、飞行、阳光、时尚等等**，但只要**我们进入到民航工作**，**在了解了民航工**

Comment [MO□95]: 保证

Comment [MO□96]: 中文标点，

Comment [MO□97]: 中文标点，

Comment [MO□98]: 全社会

Comment [MO□99]: 从而自觉遵守

Comment [MO□100]:
修改为“理解人们的文化背景是理解其行为的一个重要手段”

Comment [MO□101]: 同学们

Comment [MO□102]:
建议修改为“初印象可能包含蓝天、飞行、阳光、时尚等等，但”

作的性质、特点和要求之后，我们慢慢也会对忠诚担当、严谨科学、团结协作和敬业奉献这些民航文化中精神和价值形成认同，并自觉践行。

除了上述特征之外，民航文化还具有适用性、稳定性、人本性等行业文化的共同特征。

第2，民航文化具有不同于其他行业文化的独特性质。

民航业在一个国家的社会发展过程中具有独特的地位和特征，这种行业的独特性决定了其文化的独特性，主要表现在：

(1) 现代性。毫无疑问，民航文化是一种现代文化，其原因就在于民航运输业是一个非常年轻的产业部门。我们都知道，任何行业文化都是随行业的兴亡而兴衰。民航文化是伴随着人类的民用航空运输活动而产生的一种新兴行业文化，它产生和发展的历史不过百年，相对于人类历史上产生的许多古老行业及其文化而言，民航文化是比较年轻的。我们都知道，在现代社会，交通运输业是一个庞大的产业部门，包括五个分支，分别是公路运输、铁路运输、水路运输、航空运输和管道运输。其中，民航运输是最为年轻的运输部门，同时也是极为重要的运输部门。民航是经济全球化的主流形态和主导模式，是区域经济发展和产业升级的驱动力。在经济全球化背景下，航空运输不再仅是一种交通运输方式，而且成为区域经济融入全球经济的最佳通道。有研究统计表明，民航投入与国民经济回报大约是1：8。尤其是大型国际枢纽机场已突破运输功能，形成辐射力极强的“临空经济区”和区域经济发展的“发动机”。

人们也许可以把人类的航空探索活动追溯到数百年前，但真正意义上的民航运输活动开始于第一次世界大战后，而在第二次世界大战以后民用航空才迅速发展成为一个庞大的行业，成为现代交通运输业的重要组成部分。在1919年的巴黎和会上，法国政府建议草拟一个航空公约作为《巴黎和约》的一个部分，后来38个国家签署了这一条约，该条约被称为《巴黎公约》，它是世界上第一部国家间的航空法。同年，德国、英国和法国相继开通了国内和国际的空中客运，随后欧洲的几家航空公司组建了国际航空运输协会(International Air Transport Association, 简称IATA)，其宗旨是为了乘客的利益，促进安全、正常而经济

Comment [MO□103]: , 民航

Comment [MO□104]:
过多口语，建议删去

的航空运输，对于直接或间接从事国际航空运输工作的各航空运输企业提供合作的途径，与国际民航组织以及其他国际组织通力合作。因此，1919年被视为国际民用航空的元年。从1919年至今，世界民用航空业发展刚好经历一百年。民航运输业从最初崛起于欧洲，到如今运输网络覆盖全球，民航运输业的快速发展，也使得民航文化扩展并融入到世界各地的民族文化中，助推了这些民族国家的社会发展和文化繁荣。

新中国的民航业是伴随着共和国腾飞的。1949年11月2日，中国民用航空局成立，揭开了我国民航事业发展的新篇章。而紧接着11月9日发生的“两航起义”，成为了新中国“具有无限前途的中国人民民航事业的起点”。从此以后，新中国民航迎着共和国的朝阳起飞，从无到有，由小到大，由弱到强，经历了不平凡的发展历程。特别是改革开放以来，中国民航事业无论在航空运输、通用航空、机群更新、机场建设、航线布局、航行保障、飞行安全、人才培养等方面都持续快速发展，取得了举世瞩目的成就。民航文化也相应得到发展繁荣，成为建设有中国特色社会主义先进文化的重要组成部分。

(2) 国家导向性。从前面的讲述中我们可以了解到，民航运输业从产生之初就受到各国政府的关注和重视。各国政府不但出台许多政策法规来规范和管理航空运输活动，甚至从一开始以签署国际公约的形式来对航空运输活动进行约束。从世界范围来看，大多数国家的航空公司都为国家所有，即使是非国有的航空公司也受到所属国政府的强力干预或控制。国际航空运输协会作为一个最早诞生的、由世界各国航空公司所组成的大型国际组织，实际上也是一个半官方组织，它制定运价的活动，也必须在各国政府授权下进行。由于民用航空在文化、外交、军事、社会、经济、政治等领域都扮演着至关重要的角色，全球多个国家与地区都把民航产业纳入战略性产业范畴，甚至将发展民航产业提高到国家战略层次，使之成为其在全球一体化过程中实现利益最大化的有效途径。美国在全球民航产业中自始至终扮演着领头羊的角色。美国政府长期以来把“保卫国家安全、保证国家空防、保护环境、保证飞行安全、提升空中交通容量、保持美国在全球航空业中的领导地位”当做是其民航产业的长远战略。由于民航业发展与国家政策的关系密切，决定了民航行业文化必然会受到政府政策法规的影响和制约，体现一个国家的意识形态，具有明显的国家导向性特

Comment [MO□105]: 建议删去

Comment [MO□106]: 建议删去

Comment [MO□107]: 参与

Comment [MO□108]: 当作

征。

新中国的民航运输业近七十年发展历程，也能充分地体现民航文化具有导向性的特征。

自1949年中国民用航空局成立以下，民航的领导体制几经变化，改革开放以前的三十年间，中国民航大约有一半的时候属于空军建制。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，受空军指导。1958年2月27日，根据国务院通知，中国民用航空局划归交通部领导。1960年11月17日，经国务院编制委员会讨论原则通过，决定中国民用航空局改称“交通部民用航空总局”

，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，直接领导地区民用航空管理局的工作。1962年4月13日，第二届全国人民代表大会常务委员会第五十三次会议决定民航局名称改为“中国民用航空总局”。随后，中央决定将民用航空总局由交通部属改为国务院直属局，其业务工作、党政工作、干部人事工作等均直归空军负责管理。这一时期，民航由于领导体制几经改变，航空运输发展受政治、经济影响较大，发展较慢。到1980年，我国民航全年旅客运输量仅343万人，全年运输总周转量4.29亿吨公里，居新加坡、印度、菲律宾、印尼等国之后，列世界民航第35位。

改革开放以后，为了适应对外开放和经济建设发展的需要，中国政府对民航业适时地进行了几次重大调格和改革。这些改革助推了中国民航的快速发展。早在1978年10月，邓小平同志就指示：民航要用经济观点管理。1980年，邓小平同志更明确强调：“民航一定要企业化”。同年，中国政府决定民航脱离军队建制，把中国民航局从隶属于空军改为国务院直属机构，实行企业化管理。这一转变俗称为民航“军转民”。这期间，中国民航局是政企合一，既是主管民航事务的政府部门，又是以“中国民航（CAAC）”名义直接经营航空运输、通用航空业务的全国性企业。到1987年，中国政府决定对民航业进行以航空公司与机场分设为特征的体制改革。主要内容是将原民航北京、上海、广州、西安、成都、沈阳6个地区管理局的航空运输和通用航空相关业务、资产和人员分离出来，组建了6个国家骨干航空公司，实行自主经营、自负盈亏、平等竞争。这6个国家骨干航空公司是

Comment [MO□109]: 以来

Comment [MO□110]: 时间

Comment [MO□111]: 领导

Comment [MO□112]:
建议改为“缓慢”

Comment [MO□113]: 调整

Comment [MO□114]: 删去

Comment [MO□115]: 有空格

：中国国际航空公司、中国东方航空公司、中国南方航空公司、中国西南航空公司、中国西北航空公司、中国北方航空公司。1993年4月19日，中国民用航空局改称中国民用航空总局，属国务院直属机构。同年底，中国民用航空总局的机构规格由副部级调整为正部级。2002年3月，中国政府决定对中国民航业再次进行重组。航空公司与服务保障企业的联合重组民航总局直属航空公司及服务保障企业合并后于2002年10月11日正式挂牌成立，组成为六大集团公司，成立后的集团公司与民航总局脱钩，交由中央管理。民航的政府监管机构改革为民航总局下属7个地区管理局和26个省级安全监督管理办公室，对民航事务实施监管。机场实行属地管理，按照政企分开、属地管理的原则，对90个机场进行了属地化管理改革。上述体制改革对中国民航发展起到了巨大的推动作用，2005年，中国民航运输总周转量和货邮运输量达到259.2 吨亿公里和303.5 万吨，在民航组织188个缔约国中排名上升到第2位，中国成为名副其实民航大国。2004年10月2日，在国际民航组织第35届大会上，中国以高票首次当选该组织一类理事国。中国民航发展对世界民航做出的突出贡献开始得到国际社会的广泛认可。

(3) 准军事性。民航具有明显的准军事性质，是国家空中力量的重要组成部分。一旦发生紧急事件或战争，航空运输是军事后勤的重要支撑。长期以来，在保障经济安全和空中通道通畅，维护国家形象、完成党和国家特殊任务等方面，中国民航都作出了极为重要的贡献。在改革开放前之前，中国民航大部分时间划归空军建制，即使归属于国务院或交通部领导期间，与空军的组织关系，业务关系也是非常密切，仍然是政企合一的半军事性企业，这一时期，民航行业文化的突出特点就是军营文化。改革开放之后，中国民航开始逐步脱离军队建制，并实行政企分开、组建骨干航空公司、机场下放地方政府管理等体制改革，使得民航文化逐渐从军营文化向企业文化转变和靠近。但是，军营文化的优良传充作为民航行业文化的底色和源泉，作为民航人活动的物质与精神的某种精神积淀，一直存在并影响中国民航文化的发展。比如，军队中长期坚持党对军队的绝对领导，长期发挥思想政治工作的政治优势，使得履行使命、职责高于一切的军人理念，深深地镌刻在民航人的脑海，在新历史条件下升华转变为民航人忠诚担当的政治品格。热爱事业，忠诚于党和人民民航事业，是

Comment [MO□116]: 同上

Comment [MO□117]: 。

Comment [MO□118]: 作出

Comment [MO□119]: ，

Comment [MO□120]: 删去

Comment [MO□121]: ，

Comment [MO□122]: 传统

Comment [MO□123]: 建议删去

Comment [MO□124]: 影响着

Comment [MO□125]: 新的历史征程中

Comment [MO□126]: 担当

中国民航人普遍的职业操守。长期以来，中国民航既有军队的血脉，又是政企合一的准军事性企业，待遇优厚，发展稳定，在社会上享有较高的地位，而民航的建设和发展，历来都受到党和国家领导人的高度重视，这些原因使得在相当长一个时期内，成为民航一员是人们的一个美好愿望，热爱民航是民航员工由衷的信念。

(4) 严明性。民航业作为现代社会一个特殊的服务性行业，具有高投入、高风险、高效率等特征，相应地对民航从业人员的素质要求也很高，具体表现在：一是对从业人员的专业技能要求高。民航是集中体现高端科学技术的行业，从业人员必须具备能够操作各类专业设施的技能。二是国际化程度高。国际化和跨地域经营是民航固有的特点，因此，对不同国家和地区的文化、习俗等知识的理解，是从业人员尤其是服务人员的基本要求。三是服务标准要求高。民航从业人员需要具有很强的服务意识、服务技巧和专业水准。四是安全性要求高。民航运输需要很高的安全要求，“安全”是民航的生命线，规范化、标准化是它的灵魂，需要很严明的管理。民航业的这些特点，要求具有较高的素质和专业水平的从业人员和进行极其严格的管理。这使得民航行业文化具有严明性的特征。比如，民航要求从业者要在掌握科学技术和专业知识方面要科学严谨、精益求精，同时还要熔铸不怕牺牲、压倒一切困难的秉性。而严格的学习、严格的考核、严明的纪律、严肃的作风等渗透在民航文化的各个层面之中。

6.2 民航文化的结构

一般来说，文化是作为整体而存在的“有机整体”，它的内在本体就是文化结构。文化结构是对有机整体性文化的内存关系的抽象，它包括两方面涵义：一是可以自己说明自己，二是可以形式化。文化结构决定了文化的性质与功能，文化之体决定文化之用，二者密不可分。文化结构有表层文化结构与深层文化结构。和其他行业文化一样，民航文化不是一个抽象、孤立的个体，而是一个有着自身变化节律、形态多样并且层次丰富的完整体系。下面，我们从不同的认识标准和角度出发，对民航文化的结构和层次进行分析。

6.2.1 民航文化的时间结构

民航文化的时间结构，也是民航文化发展的历史阶段。从纵向来看，民

Comment [MO□127]: 相当长的

Comment [MO□128]: 、

Comment [MO□129]: 规律

Comment [MO□130]: 即

航文化是民航行业发展历史的积淀，有着自身的演变规律和发展阶段。民航文化在不同发展阶段上，往往呈现出不同的特征和状态。行业文化的发展阶段，往往又是与行业本身的发展阶段相一致的。

与世界民航发展相伴的，中国民航大体上经历了旧中国民航和新中国民航两个历史时间。旧中国的民航受制于国家在政治、经济方面的危机，发展缓慢，落后于世界民航的潮流。直到新中国成立以后，由于受党和国家的重视和支持，民航业随着共和国而腾飞，逐渐进入快速发展的历史时期。

新中国的民航发展大体上可以分为两个时期和四个阶段。从1949年到1978年是新中国人民民航事业的创立时期，这一时期中国民航处于军体管理体制下，同时又受到“左”的错误政治因素干扰，在挫折中前进。1978年改革开放以后，民航进入新的发展时期，随着民航体制改革的不断深入和国民经济活力的不断增强，民航业也进入发展的快车道。1980年，民航实现“军转民”，企业化改革和管理，增强了行业活力；1987年，民航体制改革进一步深化，实行政企分开，加强政府管理职能；2002年，中国民航再一次深化体制改革，并提出要21世纪头20年实现中国由民航大国向民航强国的历史性跨越的奋斗目标。此后，中国民航进行迅猛发展时期。2017年党的十九大开启了我国社会主义现代化建设的新征程，明确提出了建设交通强国的奋斗目标。民航业作为国家重要战略产业，是交通强国的重要组成部分和有力支撑，在交通强国各领域中最具国际比较性，在国际互联互通中最能发挥先导作用。在新的历史条件下，中国民航正按照民航局的要求，坚持稳中求进总基调，坚持新发展理念，坚持供给侧结构性改革这条主线，全面落实“一二三三四”新时期民航总体工作思路，始终坚守飞行安全、廉政安全、真情服务底线，聚焦人民群众的需求和关切，聚焦行业发展迫切需要解决的关键问题，推动民航高质量发展，积极开启新时代民航强国建设新征程。

6.2.2 民航文化的空间结构

民航文化的空间结构，指的就是民航文化的地域分布及其组织结构。

从地域分布方面来说，中国是一个地域辽阔、历史悠久的国家。由于历史渊源、地理环境、经济状况、风俗习惯和语言习惯等诸多方面的差异和影响，使得中国文化呈现出区域性特征。比如以河南为中心的中原文化，以山西为中

Comment [MO□131]: 相伴相随

Comment [MO□132]: 诸多

Comment [MO□133]: 长期受到

Comment [MO□134]: 军事

Comment [MO□135]: 要在

Comment [MO□136]: 删去

Comment [MO□137]: 指的是

心的三晋文化，以山东为中心的齐鲁文化、以两湖为中心的荆楚文化，以四川为中心的巴蜀文化，以辽宁为中心的关东文化等等。我国的民航管理部门、企业事业单位遍布祖国的东南西北。地域文化不但会对民航从业人员产生濡染，使其在行为文化表现出不同的个性特征。而民航从业人员作为行业文化的创造者和传承者，必然地会让民航文化打上地域烙印。比如在荆楚文化熏陶下的民航从业者举止就带有“悍、强、刚、劲”等性格特征；齐鲁文化熏陶下的民航从业者举止就带有“重礼仪、讲义气、尚豪侠”等性格特征；而关东文化熏陶下的民航从业者举止就带有“豪放、旷达、质朴”等性格特征。另外，地域文化中的一些神话传说、风俗习惯、精神理念、行为方式等因素也会渗透到民航中，与民航的文化元素结合和融合，使民航文化也表现出鲜明的地域色彩。比如，每个航空公司都有自己的独特而醒目的航徽，而航徽的设计就明显利用了地域文化的元素，使其本身也带有地域特征。南方航空的航徽是一火红盛开的木棉花，代表着南航人的热情和坦诚。木棉花是中国南方特有花卉，木棉花树干挺拔高大，每年开春，木棉花先于树叶开放，花朵硕大，红艳艳布满枝头，远望近观，皆富情趣。在中国南方人心目中，木棉花象征高尚的人格，人们赞美她，热爱她，广州市民还把她推举为自己的市花，视为图腾。南方航空集团公司选择木棉花作为航徽，一方面是因为公司创立时总部设在中国南方地域广州，木棉花航徽既可以显示公司的地域特征，也可顺应南方人民对木棉花的喜爱和赞美。另一方面是因木棉花所象征的坦诚、热情的风格，塑造公司的企业形象，表示自己将始终以坦诚、热情的态度为广大旅客、货主提供尽善尽美的航空运输服务。

再比如，成都航空的航徽，设计图案取材于成都市金沙遗址出土文物太阳鸟，线条简练流畅，极富韵律，充满强烈的动感，富有极强的象征意义和极大的想象空间，体现了人类对太阳及鸟的强烈崇拜，表达了蜀人对生命和运动的讴歌。厦门航空的航徽“一鹭高飞”，象征着传承中变革的厦航，其白鹭造型是对改革开放特区之一厦门市最形象的表达，厦门历来就有“鹭岛”的别称。重庆航空的航徽由红蓝两色构成，设计灵感一方面来源于中国传统文化八卦阴阳图，另一方面也象征着长江、嘉陵江两江交汇，同时又形似两只手交相紧握，形象地传达着重庆航空“激情、高效、责任感、有所为”的企业精神。

Comment [MO□138]: ,

Comment [MO□139]: 上表现

Comment [MO□140]: 、

Comment [MO□141]: 之情

Comment [MO□142]: 塑造着

Comment [MO□143]: 的企

民航的组织结构复杂而庞大，主要由民航局、航空公司、民用机场、行业社团组织、行业保障企业、民航院校等部分组成。不同的组织机构在民航业中居于不同的地位，起到不同的作用。因而各自的文化特色也不一样。比如，民航局作为民航行业的领导和管理者，其文化特色集中体现在法律规章、政策标准等方面；而航空公司作民航运输业的基本生产单位，其文化特色集中体现在安全飞行、航班航线、运输服务等方面。而民航院校作为培养和输送民航专业人才的教育机构，其文化特色集中体现在教育、科研以校园生活等方面。

Comment [MO□144]: ;

民航局是民航行业的管理者，分中央管理局和地方管理局。中国民用航空局（英文缩写为CAAC）是中国主管民用航空事业的由部委管理的国家局，归交通运输部管理。在他之下有七个民航地区管理局，分别是：华北地区管理局、东北地区管理局、华东地区管理局、中南地区管理局、西南地区管理局、西北地区管理局和新疆管理局。

目前，中国的航空公司包括两类：一类是公共运输航空公司，另一类是通用航空公司。公共运输航空公司是指通过了民航局依据CCAR121《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》评估审定，取得载客飞行的运营许可证的航空公司，目前中国国内有58家。代表性的航空公司有俗称三大航的中国国际航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司。通用航空公司是不具备载客飞行的运营资格，但通过了民航局依据CCAR135《通用航空经营许可管理规定》评估审定，获得通用航空经营许可证的航空公司，目前国内有396家，比较有代表性的如四川三星通用航空有限责任公司、上海金鹿公务航空有限公司、湖北蔚蓝国际航空学校股份有限公司等。运输航空和通用航空是中国民航的两翼，要实现从民航大国向民航强国的转变，一个重要工作就是要补齐通用航空的短板，实现两翼齐飞。

民用机场是指专供民用航空器起飞、降落、滑行、停放以及进行其他活动使用的划定区域，包括附属的建筑物、装置和设施。民用机场不包括临时机场和专用机场。中国航空交通体系由三大门户复合枢纽机场、八大区域性枢纽机场、十二大干线机场组成。到2017年底，我国的在运行的民用机场达到了229个，其中首都国际机场是中国三大门户复合枢纽之一，2017年年旅客吞吐量超过9500万人次，是位居亚洲第1、世界第2的世界超大型机场。

6.2.3 民航文化的内容结构

关于文化的内容结构，在文化学的理论中许不同的分析方法，主要有二分法，三分法、四分法和多分法等，大体对应就是文化结构就具有“冰山模型”、“金字塔”模型、“洋葱”模型、“矩阵”模型和“拼图模型”。但不管是哪种文化分析方法，都认为文化具有一个按照由内到外、由深到浅的、由潜到显的变化过程。二分法认为文化分为物质文化与精神文化两个层次，物质文化是具体的显形的文化，精神文化是抽象的隐性的文化。三分法则认为文化分析有物质文化、制度文化和精神文化三个层次；四分法则认为文化由外到内、由浅入深地分为物质文化、行为文化、制度文化和思想价值文化四个层次；多分方则认为文化具有物质、社会关系、精神、艺术、语言符合、风俗习惯六大子系统结构。下面，我们将运用二分法和四分法来谈一谈民航文化的结构。

文化的二分法把文化从总体上分析对立统一的两个方面：物质文化与精神文化。物质与精神是作为整体的文化的两个方面，他们各有特点，有所不同，但又是辩证法统一、相辅相成的关系。物质文化是具体的显形的文化，精神文化是抽象的隐性的文化；物质文化是基础，精神文化是灵魂。人在实践活动中的文化创造是双重性的。人类在改造客观物质世界的同时，也在认识客观世界，因而在实践中产生了双重的文化成果，即一方面创造了丰富的物质文化，另一方面又创造了灿烂的精神文化。在改革开放过程中，邓小平同志反复强调精神文明建设的必要性和重要性，提出“两手都要抓，两手都要硬”，既要进行物质文明建设，又要进行精神文明建设。他认为，两个文明搞好才是中国特色的社会主义。

新中国民航在初创时期，无论是在物质文化方面还是精神文化方面的成果都比较缺乏。1950年，新中国民航仅有30多架小型飞机，国内国际航线不足20条，年旅客运输量仅1万人，运输总周转量仅157万吨公里。民航运输的组织机构、职能部门、法律法规都非常不完善，而且还长期处于空军建制之下。而到2017年，民航全行业完成运输总周转量1083.08亿吨公里，旅客周转量9513.04亿人公里，货邮周转量243.55亿吨公里，年旅客运输量达到5.5亿人次，机场数量达到229个，其中千万级机场达到32个，运输机队规模达到3261架。当年新颁布民航规章16部，发布行业标准45部，行业立法更加完善。总之，经过近七十年

Comment [MO□145]: 有

Comment [MO□146]: 删去

Comment [MO□147]: 删去

Comment [MO□148]: 具体的、

Comment [MO□149]: 显性

Comment [MO□150]: 法

Comment [MO□151]: 删去

的建设和发展，中国民航的两个文明建设都取得了丰硕的成果。民航强国的发展目标已经聚焦到高质量发展的要求上来。

文化的四分法为我们提供了分析文化的“洋葱”模型。“洋葱”模型是把民航文化看作一个包含了四个层次的洋葱头，内核层是精神文化、中间层是制度文化、浅层是行为文化、最外层、也就是表层是物质文化。

(1) 民航精神文化层：是由人们在民航运输实践和意识活动中长期积淀蕴化育出来的价值观念、审美情趣、思维方式等构成的，这是民航文化的核心部分。民航精神文化处于洋葱模型的内核层，是民航文化的深层表现形式，相当于“人脑”。它是民航行业在长期的生产实践中，受一定的社会文化背景、意识形态影响而形成的为全部或大部分成员所认同和遵循的价值观念与精神成果，是民航行业整体精神面貌的集中体现，也被称为民航业的发展理念体系，是民航业发展中的一系列安全观念、服务意识、管理思想及其行业生产价值追求的集合体，是对民航业根本问题的看法，也是民航业自主建构起来的行业哲学。一般来说，影响民航精神文化的因素主要有：

核心价值观、发展理念、发展目标、共同愿景等等。前面已经给大家讲到过，当代民航精神就是中国民航人核心价值观和职业道德准则，是中国民航文化的核心和灵魂。

(2) 民航制度文化层：制度文化位于洋葱模型的第二层，它是民航文化的中间层，就像人的“四肢”，是民航业在实践精神文化过程中所形成的组织结构、规章制度及其管理文化的总和。制度文化是民航精神文化的落实和表达形式之一，通过明确告知民航人什么是应该做的和被鼓励的，什么是不应该做的和被禁止做的，为民航业的价值系统外化为行业成员的自觉行为起到规范和保护作用。1995年，中国政府制订并出台了我国民航业基本法律《中华人民共和国民用航空法》，起到基础性法律规范作用。除此之外，到目前为止，中国民航局还依照国家法律法规，先后出台了400余部民航行业规章，对民航业的安全、健康发展起到了很的规范和保障作用。

(3) 民航行为文化层：洋葱模型的第三层是民航行为文化。行为文化处于民航文化的浅层，像人的“言行”，是民航业全体成员在精神文化指引下和制度文化规范下所形成的行为方式及其承载这些行为方式的活动的总和。行为文

- Comment [MO□152]: ,
- Comment [MO□153]: 价值观
- Comment [MO□154]: 做的
- Comment [MO□155]: 建议删去
- Comment [MO□156]: 删去

化是在民航运输实践过程中产生的活动文化，具体可分解为人的行为方式、活动或仪式、特色项目等等。那么行为方式主要包括以民航局为中心的行业管理者的行为方式，民航企业的行为方式和民航职工行为方式。我们可以把这类行为方式与适当的活动和仪式结合起来就构成了考察民航行为文化。中国民航局每年都要组织召开全国民航工作会议，总结上一年民航工作的成绩和问题，**布**；从2000年开始，中国民航每年都要组织进行“安康杯”竞赛活动**民航企事业单位每年都要组织员工参加“安康杯”每年都要**

(4) 民航物质文化层：洋葱模型的第四部分是民航物质文化，物质文化是民航文化的表层，也是最外层，就像人的“着装”，是在民航运输实践过程中民航人创造的以物质形式表达的民航表层文化。包括航空环境、航空设施，**空**航用品等方面，**学校**文化存在和发展的物质基础和保障，同时也是民航文化的物质载体。民航物质文化是民航内在精神的外化，折射出了民航所特有的文化底蕴和理想追求，形成一个行业所独有的文化气息，进而积淀为民航业所独有的魅力。它们往往与视觉、听觉、触觉、感觉联系在一起，能够让民航文化和民航精神可见可闻。不仅起到美化、展示民航的作用，同时也以其独特的物质形态陶冶、激励着民航人以及社会大众。

6.3 民航文化建设的重要性

文化是人类文明的历史积淀、进步阶梯和人类世界的心灵家园。文化的力量深深熔铸在民族的生命力、创造力和凝聚力之中，彰显民族精神的品格与灵魂。当今时代，文化作为全球化竞争的重要战略性资源，越来越成为综合国力的核心要素，越来越对社会经济发展起着重要的支撑和提升作用。

中国共产党历来高度重视思想文化建设。在长期不懈的奋斗历程中，始终高举发展先进文化的旗帜，统一思想，凝聚力量，与时俱进，团结带领各族人民走上伟大的民族解放和民族复兴之路。党的十七大明确提出，中华民族伟大复兴必然伴随着中华文化繁荣兴盛，要更加自觉、更加主动地推动文化大发展大繁荣，并就提高国家文化软实力、兴起文化建设新高潮**做**出战略部署。党的十八大以来，习近平反复强调文化自信，指出文化自信是更基础、更广泛、更深厚的自信，是更基本、更深沉、更持久的力量。中国特色社会主义道路、中

Comment [MO□157]: 删去

Comment [MO□158]: 。

Comment [MO□159]: 、

Comment [MO□160]: 是学校

Comment [MO□161]: 作

中国特色社会主义理论体系和中国特色社会主义制度，精神源头是5000多年文明发展中孕育的中华优秀传统文化，是党和人民伟大斗争中孕育的革命文化和社会主义先进文化，积淀着中华民族最深层的精神追求，代表着中华民族独特的精神标识，“要坚定中国特色社会主义道路自信、理论自信、制度自信，说到底是要坚持文化自信。”党的十九大报告，提出了新时代文化建设的基本方略，主要包括四个方面：明确了文化建设在中国特色社会主义建设总体布局中的定位，提出了新时代文化建设的目标，指出了新时代文化建设的着力点，提出了新时代文化建设的基本要求。民航行业要深入学习贯彻中央精神，高度重视行业文化建设与传播，按照十九大关于新时代文化建设的总体要求，紧紧围绕建设民航强国的战略目标，传承发扬、创新实践民航文化，并通过有效传播使之发挥应有作用，推动民航强国建设目标的实现。

建设民航强国与行业文化建设是紧密联系的。加强行业文化建设是建设民航强国的内在要求和重要任务。

一、大力推进民航行业文化建设，是建设民航强国的内在要求

随着现代综合交通运输体系的不断完善，航空运输业以安全、快捷、通达、舒适的独特优势，不仅确立了独立的产业地位，而且成为国家战略性先导性产业。中国民航作为全球第二大航空运输系统，在世界民用航空的舞台上，正在成为崛起的中国力量。2010年初，中国民用航空局党组适时提出了《建设民航强国的战略构想》。这一构想站在国家发展的战略高度，明确了建设民航强国的指导思想、基本原则、战略目标和战略方案，科学概括了民航强国的概念、标志和评价指标体系，全行业干部职工的共同愿景和智慧结晶，是引领中国民航事业又好又快发展的纲领性文件。

然而，民航强国建设是一个宏大的系统工程，需要统一全行业的认识和意志，集中全行业的智慧和力量，这就不能不高度重视思想文化建设的巨大作用。思想是行动的先导，文化是思想的源泉。无论是对一个社会来说，还是对一个行业来说，先进思想文化都发挥着教育引导、价值整合、行为规范的重要作用。民航行业文化是在社会经济背景影响下，在本行业独有的运行方式和物质技术条件基础上，逐步形成的适合民航战略发展需要的价值观念、思维方式、行为规范、内部环境、外在形象的综合体现。通过大力推进行业文化建设，可

以为民航强国建设提供强大精神动力和文化支撑。为此，民航局专门出台了《关于推进民航行业文化建设的指导意见》，明确了今后一个时期民航行业文化建设的指导思想、基本原则和主要任务。

建设民航强国，内在地要求加强民航行业文化建设，具体来说有如下原因：

第一，建设民航强国，需要加强行业文化建设对内统一思想、形成合力。

共同的思想基础、价值理念、发展愿景和统一的目标责任认同，是行业文化的核心。我们建设行业文化的根本目的，就是以社会主义核心价值观体系为指导，构建符合行业发展需要的民航核心价值体系，巩固全行业团结奋斗的思想基础。要充分认识到，适应我国经济社会发展需要和应对国际竞争的挑战，推进建设民航强国战略，是时代的要求、历史的使命。把建设民航强国战略变成全民航干部职工统一思想和行动，这既是建设民航强国的重要保证，也是行业文化建设的首要目的。在向建设民航强国进军的伟大征程中，行业文化建设是不可或缺的重要保障。离开文化对人的培养和塑造，离开文化对人的凝聚和规范，离开文化对人的激励和引导，就无法形成全行业的价值认同，建设民航强国的宏伟目标就难以实现。

行业文化具有潜移默化、聚汇人心、统一意志的作用，可以强化对行业健康发展至关重要的大民航意识，加强沟通、合作，提高行业整体发展水平。我国民航业是一个发展迅猛的行业，从业人数和行业规模增长很快，需要通过文化建设，保持行业的传承性和统一性，从而增强从业人员对行业的认同感和归属感，增强全行业的凝聚力和向心力。

2002年民航体制改革后，民航业形成了多种隶属关系，虽然航空公司、机场、空管和服务保障企业等单位有各自的发展定位，但在建设民航强国的伟大实践中，都有着共同的目标和方向。保证民航持续安全、促进民航科学发展，是我们共同的责任，是实现民航强国战略目标的基本保证。我们加强行业文化建设

，特别要加强这一方面的宣传和教育引导，以达到统一全行业思想、形成全行业合力的目的。

第二，建设民航强国，需要要通过加强行业文化建设对外树立形象，取得公众和社会的理解、支持和认同。

民航是一个与社会各方面发生广泛联系的窗口型服务行业，必须高度重视行业形象对行业持续快速协调健康发展的重要影响，而树立良好的行业形象，正是行业文化建设的重要内容。

无论是国内旅客还是国际旅客，乘坐飞机的过程，与其说是感受服务，不如说是感受文化。行业文化建设的成果，会通过我们为旅客提供的服务链条渗透出来。对于第一次乘飞机旅行的旅客，对于第一次抵离一国一地的旅客，从服务感受文化的体会最为深刻。因此，加强行业文化建设，是对外树立行业良好形象的关键着力点，不容忽视和懈怠。

在文化中，人的因素是第一位的。只有通过加强行业文化建设，长期努力、持之以恒，**培养塑造**从业者良好的职业素养和精神风貌，民航优质服务才能落到实处，符合民航强国要求的良好行业形象才能树立起来。可以说，一个文化建设薄弱的行业，必定是一个缺乏精神、活力和魅力的行业，而一个民航强国的屹立，绝对离不开行业文化这个坚强柱石。

通过加强行业文化建设来提升民航的安全服务品质，更好地满足经济社会发展对民航的需要，树立和完善行业形象，除了有利于取得社会公众的理解和支持外，还有利于协调和争取中央各部委以及各省（市、区）各级党委、政府对民航的支持和帮助，为实施建设民航强国战略提供强有力的社会环境和政策保障。

第三，建设民航强国，要通过加强行业文化建设提高全行业的软实力。

建设民航强国，离不开两个力量的积累：一是硬实力，主要包括先进的技术、设施和设备等；二是软实力，主要包括统一的思想、意志、目标、追求以

Comment [MO□162]: 删去

Comment [MO□163]: 培养、塑造

及人的全面素质和社会环境，其核心就是一个行业的文化所体现的力量。这种文化力量的思想基础，就是全行业的核心价值体系。

建设民航强国，发展是第一要务，这也是行业文化建设的中心任务和目标。检验行业文化的重要标尺，就是看其能否真正与行业发展有机融合。著名经济学家于光远先生提出过这样的观点：“关于发展，三流企业靠生产，二流企业靠经营，一流企业靠文化。”我们要充分认识到，知识经济时代的竞争，很大程度上取决于文化的较量。我们要在实践中不断提升文化竞争力，才能够使之转化成为巨大的发展能量。

民航的核心价值体系是行业发展的重要基础和精神家园，内涵丰富，意蕴深厚，是一个有机的整体。其中，行业使命是行业核心价值体系的统领，解决的是服务方向和肩负责任的问题；共同愿景是行业核心价值体系的主体，解决的是价值取向和奋斗目标的问题；行业精神是行业核心价值体系的精髓，解决的是精神动力和精神风貌的问题；职业道德是行业核心价值体系的基础，解决的是民航员工行为规范和职业操守的问题。

建设民航强国，需要以提升行业软实力为目标，大力加强行业文化建设，努力提炼和践行全行业的核心价值体系。在建设适应现代民航业发展要求、符合先进文化发展规律、具有鲜明时代特征、体现行业发展特色的行业文化过程中，要坚持用先进文化凝心聚力，用高尚精神统一思想，用科学管理规范行为，用优秀品牌提升形象，使全行业的软实力得到全面的提升。

在当今时代，软实力在行业自身发展和与多种交通方式竞争中的作用越来越突出，已成为行业核心竞争力的重要因素。没有软实力的支撑，民航强国的建设无疑是片面的和失衡的。提高行业文化软实力的关键，是在全行业形成团结向上的精神纽带和思想基础，建设中国民航人共有的精神家园。

建设民航强国，发展是第一要务，这也是行业文化建设的中心任务和目标。检验行业文化的重要标尺，就是看其能否真正与行业发展有机融合。著名经济学家于光远先生认为：“关于发展，三流企业靠生产，二流企业靠经营，一流企业靠文化。”我们要充分认识到，知识经济时代的竞争，很大程度上取决于文化的较量。我们要在实践中不断提升文化竞争力，才能够使之转化成为巨

大的发展能量。我们要通过认真总结新中国民航成立70年来的优秀文化传统，发扬老一代民航人艰苦奋斗、无私奉献、一丝不苟的敬业精神，同时根据新时代文化建设的新特点和新要求，围绕民航强国目标，积极弘扬和践行当代民航精神，努力推进民航行业文化创新，不断提升行业文化自信。

第7讲 民航文化的多种样态和基本要素

民航业是一个业务关系性很强的产业系统，具有复杂的结构和组织，这使得民航文化也呈现出多样态的表现。一般来说，有三大组织系统，分别是：航空公司、机场、空管。他们的文化各有特点。除此之外，民航还具有若干不同岗位，主要包三类括空勤人员、地勤人员和空中交通管制人员，他们有各自不同的工作内容和要求，相应地在工作实践中形成了不同特点的岗位文化。但是，无论什么性质的民航单位和岗位，其各自不同的文化当中必然包含民航文化的三个基本要素：安全、服务和管理。

7.1 民航企业文化

从宏观上来看民航产业系统有三大组织系统，分别是：航空公司、机场、空管。这三大组织系统一方面业务关系性很强，另一方面又彼此独立自成系统，在运输实践逐渐形成具有不同特点的组织文化。我国民航在很长的一段时间属于军队管理，因此在组织文化上有着很深的军队文化烙印。改革开放以来，伴随着民航的改革发展，民航文化也逐步从军队文化向现代组织文化转变，其中企业化是民航文化演变的一个基本方向。企业文化也是当前民航文化建设的一个重点。

改革开放之初，邓小平提出民航一定要走企业化发展道路。按照这一思想的指导，四十年来中国民航的体制改革一直在朝着企业化方面前进。

1980年，中国政府决定民航脱离军队建制，把中国民航局从隶属于空军改为国务院直属机构，实行企业化管理。这一转变过程俗称“军转民”。但在1987年以前，中国民航局仍是政企合一，既是主管民航事务的政府部门，又是以“中国民航（CAAC）”名义直接经营航空运输、通用航空业务的全国性企业。

1987年，中国政府决定对民航业进行以航空公司与机场分设为特征的体制改革。民航逐渐实现政企分开、组建骨干航空公司。改革的主要内容是将原民航北京、上海、广州、西安、成都、沈阳6个地区管理局的航空运输和通用航空相

Comment [k164]: 民航有

Comment [k165]: 包括三类

Comment [k166]: 中逐渐

Comment [k167]: 改

关业务、资产和人员分离出来，组建了6个国家骨干航空公司，实行自主经营、自负盈亏、平等竞争。这6个国家骨干航空公司是：中国国际航空公司、中国东方航空公司、中国南方航空公司、中国西南航空公司、中国西北航空公司、中国北方航空公司。在组建骨干航空公司的同时，在原民航北京管理局、上海管理局、广州管理局、成都管理局、西安管理局和沈阳管理局所在地的机场部分基础上，组建了民航华北、华东、中南、西南、西北和东北六个地区管理局。

2002年，中国政府决定对民航业再次进行改革重组，实行了以政企完全脱钩、机场下放地方政府管理、撤销民航省(市、区)管理局和航空交通管理独立为主要内容的民航体制改革。航空公司与民航服务保障企业合并后组成为六大集团公司，分别是中国航空集团公司、东方航空集团公司、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、中国航空器材进出口集团公司。成立后的集团公司与民航总局脱钩，交由中央管理。民航的政府监管机构改革为民航总局下属7个地区管理局和26个省级安全监督管理局，对民航事务实施监管。机场实行属地管理，按照政企分开、属地管理的原则，对90个机场进行了属地化管理改革。体制改革对民航发展起到了巨大的推动作用，也建构了民航文化的企业样态。

一般来说，企业文化是企业在长期的经营活动中逐步形成的、有意塑造的，并为全体员工所理解、所接受的，具有本企业鲜明特点的思想意识、行为规范、理想信念是企业精神财富和物质形态的总和，是一种价值取向。同时，企业文化又是一种企业管理理论和管理方法的文化再现。

企业文化是企业的个性和灵魂，是企业的生命之源和核心竞争力。企业文化是民航行业文化的重要组成部分，是发达的现代经济生活的物化成果和精神表现，是民航企业内聚人心、外树形象、增强民航企业核心竞争力的有效途径，是现代民航企业生存发展的基础工程。有人形象地描述：“企业成功发展，五年靠的是机遇和干劲，十年靠的是领导和机制，十五年靠的是制度和结构，二十年以上所依靠的主要就是成熟的企业文化。”

企业文化作为一种管理理论，孕育于20世纪70年代末，创立于上世纪80年代初，其实践来源于日美之间的经济竞争。日本在第二次世界大战的废墟上逐

步迈入经济腾飞的坦途，1968年一跃成为仅次于美国的世界第二经济大国。美国和欧洲一些国家的学者和专家在研究日本经济腾飞的成因时得出一个结论，即日本的成功不取决于设备和技术，而取决于管理；不取决于管理的硬件，而取决于管理的软件，其核心是指在企业的全过程营运和管理中，尊重人的主观能动性和人格的地位，重视发挥团队的作用，重视精神因素的作用。所谓的“企业文化”便由此而得。

现代企业管理理论认为，企业管理发展到高层阶段应该是文化管理，就是通过企业文化建设，不断提高企业职工的综合素质，使每个职工把企业的发展和兴旺作为自己的奋斗目标，有效地激发员工的积极性、创造性，减少或杜绝违章行为，使企业不断地形成新的凝聚力。

中国民航深化体制改革，转换企业经营机制，建立现代企业制度。建设企业文化是民航改革顺利进行、企业健康发展不可忽视的重要条件和有力保障。建构民航特色企业文化能提升中国民航企业核心竞争力，减少或杜绝违章行为，提高企业运营效率，降低企业运营成本。

改革开放四十年来，中国民航企业从小到大，从弱到强，已经建发展起一批有代表性的民航企业。目前，这些民航企业正在构建具有自身特色的企业文化，并积极进行文化传播。

7.1.1 航空公司

航空公司(Airlines)是以各种航空飞行器为运输工具为乘客和货物提供民用航空服务的企业，它们一般需要得到一个国家的官方认可的运行证书或批准。航空公司使用的飞行器可以是它们自己拥有的，也可以是租来的，它们可以独立提供服务，或者与其它航空公司合伙或者组成联盟。航空公司的规模可以从只有一架运输邮件或货物的飞机到拥有数百架飞机提供各类全球性服务的国际航空公司。航空公司的服务范围可以分洲际的、洲内的、国内的，也可以分航班服务和包机服务。

航空公司可以按多种方式分类:按公司规模分，如大型航空公司、小型航空公司；按飞行范围分，如国际、国内航空公司；按运输的种类分，如客运航空公司、货运航空公司；按工作时间分，如定期、不定期。随着全球经济一体化的发展，各国航空公司也组成跨国跨地区的联盟，共享资源，强化竞争力，其

成员航空公司在航班、票务、代码共享、转机、飞行常客计划、机场贵宾室及降低支出等多方面进行合作，主要联盟有天合联盟、寰宇一家、星空联盟。

中国的航空公司包括两类：一类是公共运输航空公司，另一类是通用航空公司。公共运输航空公司是指通过了民航局依据CCAR121《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》评估审定，取得载客飞行的运营许可证的航空公司，目前中国国内有58家。代表性的航空公司有俗称三大航的中国国际航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司。通用航空公司是不具备载客飞行的运营资格，但通过了民航局依据CCAR135《通用航空经营许可管理规定》评估审定，获得通用航空经营许可证的航空公司，目前国内有396家，比较有代表性的如四川三星通用航空有限责任公司、上海金鹿公务航空有限公司、湖北蔚蓝国际航空学校股份有限公司等。运输航空和通用航空是中国民航的两翼，要实现从民航大国向民航强国的转变，一个重要工作就是要补齐通用航空的短板，实现两翼齐飞。

下面，以“三大航”之一的国航为例，来了解一下航空公司的文化。

中国国际航空股份有限公司（AIR CHINA），简称“国航”，于1988年在北京正式成立，是中国唯一载国旗飞行的民用航空公司，以及世界最大的航空联盟——星空联盟成员，具有国内航空公司第一的品牌价值，在航空客运、货运及相关服务诸方面，均处于国内领先地位。国航的企业文化表达了向世界传播爱心、追求卓越服务品质的理念。

国航的企业标识由一只艺术化的凤凰和邓小平先生书写的“中国国际航空公司”以及英文“AIRCHINA”构成。凤凰是中华民族古代传说中的神鸟，也是中华民族自古以来所崇拜的吉祥鸟。据《山海经》中记述：凤凰出于东方君子国，飞跃巍峨的昆仑山，翱翔于四海之外，飞到哪里就给哪里带来吉祥和安宁。国航标志是凤凰，同时又是英文“VIP”（尊贵客人）的艺术变形，颜色为中国传统的大红，具有吉祥、圆满、祥和、幸福的寓意，寄寓着国航人服务社会的真挚情怀和对安全事业的永恒追求。

国航的企业文化以服务为主线，全面阐述了国航新时期的价值观。国航远景和定位是“具有国际知名度的航空公司”，其内涵是实现“主流旅客认可、

中国最具价值、中国盈利能力最强、具世界竞争力”的战略目标；国航秉承“安全第一、旅客至上”的理念，推出以“放心、顺心、舒心、动心”为内容的“四心服务工程”。国航发展目标：做主流旅客认可的航空公司，做中国最具价值的航空公司，做中国盈利能力最强的航空公司，提升国际竞争力，做具有世界竞争力的航空公司。在国内占据北京市场主导地位的同时，致力于提升在全球航空网络的地位。

“创新导航未来”是国航精神的核心。“创新”是民族的灵魂，也是国航的灵魂；没有创新，国航失去活力，走向衰亡。唯有在国航工作各个方面不断创新，才能适应变化的客观形势，才能适应业界竞争需要，才能保持活力和竞争力，才能实现永续经营的长远目标。“导航”是国航的本色，是航空公司的特征。唯有创新，才能导向与引领公司的未来，团队的未来，实现国航跻身具有国际知名度的世界主流航空公司的目标。创新精神是国航企业精神在新时期企业精神的集中与凝聚。创新精神的内涵包括了革新、进取、竞争、应变、永争第一、追求卓越等国航固有的企业精神元素。

7.1.2 机场

民用机场是指专供民用航空器起飞、降落、滑行、停放以及进行其他活动使用的划定区域，包括附属的建筑物、装置和设施。民用机场不包括临时机场和专用机场。中国航空交通体系由三大门户复合枢纽机场、八大区域性枢纽机场、十二大干线机场组成。北京、上海、广州为中国三大门户复合枢纽机场。重庆、成都、武汉、沈阳、郑州、西安、昆明、乌鲁木齐为中国八大区域枢纽机场。深圳、南京、杭州、青岛、大连、长沙、厦门、哈尔滨、南昌、南宁、兰州、呼和浩特为中国十二大干线机场。

中国民用机场协会的最新数据显示，改革开放40年，我国机场数量增长了三倍，从78个增加到232个，这也成为世界第二大民航市场形成的见证。1978年我国内地运输机场仅有78个，截止到2018年6月，全国运输机场达到232个，其中千万级机场32个、百万至千万级以下机场52个；颁证通用机场168个。其中首都国际机场是中国三大门户复合枢纽之一，2017年年旅客吞吐量超过9500万人次，是位居亚洲第1、世界第2的世界超大型机场。

改革开放40年，中国民用机场无论发展理念转变、体制机制改革，还是机

Comment [k168]: 、

场布局规划、建设规模、安全管理、功能完善，无论基础设施改善、新技术运用，还是专业队伍壮大、服务保障能力提升，都取得了令人瞩目的成就。

网络化运营和抱团发展已成为我国机场发展的一大趋势。近年来，全国多省市特别是长三角地区基本实现机场集团化管理。以首都机场集团为例，旗下已有北京、天津、江西、吉林、内蒙古等省(直辖市、自治区)所辖干支机场40多个。我国各地也先后成立上海机场集团、广东机场集团、西部机场集团、湖南机场集团等。这些机场集团成立时间虽然有先有后，但都不约而同地非常重视企业文化建设。下面以首都机场集团为例来说明。

首都机场集团公司(英文缩写CAH)隶属于中国民用航空局，是一家以机场业为核心的跨地域的大型国有企业集团。

是以原北京首都机场集团公司为基础，联合北京首都国际机场股份有限公司(BCIA)、天津滨海国际机场、中国民航机场建设总公司、金飞民航经济发展有限公司、中国民航工程咨询公司，于2002年12月成立。公司旗下拥有北京、天津、江西、河北、吉林、内蒙古、黑龙江等8省(直辖市、自治区)所辖干支机场20多个，并参股沈阳、大连机场，为我国最大的机场集团。

首都机场集团的文化主旨是“天地之道，大国之门”。“天地之道”的核心是规律，集团志存高远，脚踏实地，坚持机场是公共基础设施的定位，致力于谋求进一步发挥好机场在国民经济社会发展中的战略作用，谋求进一步提升顾客对机场工作的满意度，谋求创造让员工喜悦的广阔发展平台，追求基业长青，实现企业的“恒久不已”。首都机场是“中国第一国门”，代表着国家的形象。首都机场是国家的门户，集团要求每一个成员单位，每一个岗位都应努力提升安全服务水平，着力打造安全之门、便捷之门、舒心之门、开放之门，展示伟大中国全面复兴的形象。随着中国综合国力的逐步增强，和在世界格局中的进一步崛起，我国民航业快速发展，取得了长足进步，成为全球第二大航空运输系统，现在的中国已成为名副其实的民航大国，并正处于由民航大国向民航强国转变过程之中。首都机场集团作为中国民航机场事业的开拓者、引领者，担负着推动民航事业、驱动经济发展、传播社会文明、展示大国形象的光荣使命。

标识由首都机场集团的“首”字艺术化而构成。“首”表明集团总部位于

首善之地，标志集团在中国机场业的引领地位。上半部形象化为凌空起飞的飞机，寓腾飞、发展之意。下半部为跑道，寓甘为阶梯、服务客户之意。标识由蓝色和金色组成，寓意广阔蓝天和金色大地。通过延伸的跑道使大地与蓝天相接，寓意我们遵循“天地之道”，致力于机场发展，要做“中国服务”的首倡者和践行者，展示“大国之门”的形象。

首都机场集团的核心文化理念包括：企业愿景是成为具有国际竞争力的机场集团；企业使命是倡行中国服务，展示国门形象；企业核心价值观是：诚效知行，和谐共赢；企业精神：勇担重任，敢于创新，协同奋进。

7.1.2空管局

空管局即中国民用航空局空中交通管理局，是民航局管理全国空中交通服务、民用航空通信、导航、监视、航空气象、航行情报的职能机构。空管局虽然不是企业，但是也具有类似于企业的组织文化。

中国民航空管系统现行行业管理体制为民航局空管局、地区空管局、空管分局(站)三级管理；运行组织形式基本是区域管制、进近管制、机场管制为主线的三级空中交通服务体系。民航地区空管局为民航局空管局所属事业单位，其机构规格相当于行政副司局级，实行企业化管理。中国民用航空局（英文缩写为CAAC）是中国主管民用航空事业的由部委管理的国家局，归交通运输部管理。在(他)之下有七个民航地区管理局，分别是：华北地区管理局、东北地区管理局、华东地区管理局、中南地区管理局、西南地区管理局、西北地区管理局和新疆管理局。

空管局的主要职责是：贯彻执行国家空管方针政策、法律法规和民航局的规章、制度、决定、指令；拟定民航空管运行管理制度、标准、程序；实施民航局制定的空域使用和空管发展规划；组织协调全国航班时刻和空域容量等资源分配执行工作；组织协调全国民航空管系统建设；提供全国民航空中交通管制和通信导航监视、航行情报、航空气象服务；监控全国民航空管系统运行状况，负责专机、重要飞行活动和民航航空器搜寻救援空管保障工作。近年来，中央和地方的空管局都非常重视文化建设和文化管理，形成了比较有特点的空管文化。

空管文化是空管行业在长期的安全生产保障过程中形成的为全体空管人所

Comment [k169]: 它

共同遵循的价值观念和行为习惯的总和。它内在地产生于空管自身，得到了全体干部、职工的认同与维护，成为推动空管发展进步的取之不尽、用之不竭的精神源泉。

空管文化的功能主要有三个。一是实现管理模式的转变。发达国家的企业普遍经历了经验管理—制度管理—现代管理三个阶段。经验管理属于能人管理，凭感觉，靠经验，靠个人能力、素质、风格发挥作用。制度管理是工作职能、岗位职责、行为准则、操作程序都实现了规范化，计划、组织、领导、控制等方面都有成套规范的制度和程序。但是，总有部分工作是制度和程序管不到的。如果太多的制度和标准让大家难以掌握，就可能压制人的积极性，降低运行效率，增大管理成本。现代管理属于文化模式，员工的工作不需要生硬的监督和管理，而是在文化的影响下自觉地履行自己的职责，努力地完成工作，积极发挥和挖掘自己的潜能。因此，要更好地实现内涵、安全、协调、和谐的发展目标，就必须在管理模式上努力实现从制度管理向现代管理的转变。

二是激励功能。空管文化具有使广大空管人从内心产生一种高昂情绪和奋发进取精神的功能。所以，积极向上的理念和行为准则将会形成强烈的使命感、执著的事业追求，成为员工自我激励的一把标尺、自我约束的强大动力；一旦员工真正接受了空管的核心理念，就会对空管文化产生强烈的共鸣，其激励功能就具有持久性、整体性和全员性的特点和优势；优秀的空管文化能满足员工的精神需求，起到精神激励的作用。只有从人的内心世界进行激励才能真正调动人的积极性，恰当的精神激励比许多物质激励更有效。

三是凝聚力和向心力功能。优秀的空管文化能营造公平、公正的竞争氛围，明确是非界限，使贡献、绩效能得到及时的肯定、赞赏、奖励，歪风邪气没有滋生蔓延的土壤，错误言行能得到有效制止，绝大多数员工具有正确的价值取向。有了优秀的空管文化，各项重大决策易取得共识，广大员工能自觉将自己的言行统一到团队的标准上来，并将空管的发展与自己的成就密切联系在一起，妥善处理全局与局部、整体与个体、公与私的关系，那种彼此之间互不服气，为权力、金钱、待遇争斗的内耗现象就会减少。

下面以西北空管文化为例，来认识一下空管文化。

近年来，西北空管局已形成独具特色的西北空管文化体系，从2012年至今，西北空管局文化建设从提炼形成到逐步践行到品牌创建，始终基于安全、基于基层、基于实际，以“出与落”——“知与行”——

“固与化”的路径使文化理念逐步渗透，成为职工的行为习惯与约束准则。提出以“两优工程”、“三鹰计划”为支柱的卓越人才战略的同时，着力推进文化与制度的融合，确保制度建设与核心价值体系高度一致，确保文化落地。将文化建设工作纳入领导干部考核重要内容，加强文化执行力建设，以文化促管理，提升西北空管局的管控力和行动力。在子文化层面，西北空管局积极推行“文化品牌创建”，将文化与管理相融并进，涌现出了管制中心“群鹰铸雁”文化示范品牌；塔台“长安花、长安塔”文化示范品牌；气象中心“科技之伞”文化示范品牌等。目前，各基层单位均形成自己的文化品牌与文化标识，将创建具体措施逐步融合在业务工作之中，贯穿于管理、建设、服务每一个环节。在此基础上，出台文化品牌示范点管理办法，开展示范点评审工作，以点带面，辐射带动。

西北空管还拍摄制作了文化片《为梦想而奋斗》、文化手册《奋斗中坚守》，文化专刊《西北空管》、系列报道《最美空管人》，以及微电影《与你同行》，开展文化基层行活动如“寻找最美瞬间”活动、青年职业精神微电影《大区小爱》征集活动。职工的文化认可率高达96%，文化理念深入人心，每一名员工身上彰显出文化符号的背后，是西北空管人对全局文化的自信。

7.2 民航岗位文化

与民航企业文化对应的，从微观方面，是民航的岗位文化。

所谓岗位文化就是指员工在自己所在的工作岗位上所形成的具有显着岗位特色的价值观念、职业道德、行为规范和准则的总和。岗位文化既具有职业文化的特点，也具有独立文化的内涵。只要有岗位存在就必然有岗位文化。在不同的组织机构，不同的工作岗位表现出来的文化也不相同。岗位文化，是企业的核心价值理念在具体岗位上的直接反映，是员工在日常的工作中形成的最贴近员工工作实际的文化。岗位文化是企业文化在实际工作中最基础的文化支撑，是企业文化在具体岗位上中员工身上最直接的体现。

Comment [k170]: 在提出

只有每一个员工在自己的职责范围之内,能够履行职责到位,能够践行自己的岗位文化,那么,整个企业的核心理念才能真正得到贯彻和践行。企业文化,说到底的是全员的文化,只有在每个具体的岗位上落地,才谈得上在整个企业落地。因此,岗位文化也是很重要的。

民航系统由许多不同的岗位构成。民航岗位按其职能分类可以分为三类,分别为空勤人员、地勤人员、管制人员。他们各司其职,在各自的岗位付出自己的力量,造出独具个性的岗位文化。

7.2.1空勤人员

根据《中华人民共和国民用航空法》第三十九条:空勤人员,包括驾驶员、领航员、飞行机械人员、飞行通信员、乘务员。

空勤由执行航空客货运输任务的飞机上人员组成的小组,也称机组,与域勤相对应。客机机组包括飞行人员和乘务人员。

飞行人员是在飞行中操纵飞机和使用机上航行、通信设备的人员,包括:驾驶员、领航员、空勤通信员、空勤机械员(工程师)。空勤组由机长领导。机长对飞行安全、航班正常和服务质量负责。机长通常由正驾驶员担任。领航员负责掌管、使用机上全部领航仪器、设备,掌握全航程的无线电导航资料,向驾驶员和地面提供各项经过计算的航行数据。通信员负责掌管、使用机上通信设备,保证陆空通信的畅通。机械员(工程师)负责监视飞机的动力装置和各个系统在飞行中的工作状态,遇有异常情况,协助机长采取必要措施;在飞机起飞和着陆时,协助驾驶员操作。

安全一直是民航工作的第一要求,一支高素质的飞行队伍更是安全飞行的重要保证,这要求飞行员具有高水平的职业素质。一是职业道德,职业道德对于飞行员来说主要包含三方面内容,即敬业精神,章法观念和飞行作风。一个拥有职业道德的飞行员会为在保持安全的同时为航空公司带来最大的经济效益。二是职业技能,它也包含三方面内容——

飞行技术、管理能力和心理素质。飞行员属于专业技术人员,随着时代发展和科技进步,飞行技术已经在很大程度上表现为对先进知识和技术的运用。而管理能力则是指飞行员对机组资源的管理能力,这是一项复杂的工作,这里需要指出的是,机长的管理能力是机组保证飞行安全的一个重要因素。因为机长是

Comment [k171]: 形成

Comment [k172]: 句子缺少动词

Comment [k173]: 删掉“为”

机组人员中的核心，负责领导机组的一切活动。强大的心理素质也是必不可少的，飞机在万米高空飞行，机组应随时做好应对各种突发情况的心理准备，这必须要求飞行员具备良好的心理素质。在非正常情况下，心理素质的优劣会直接影响到技术水平的发挥从而影响机上人员的安全。

乘务人员的工作是为机上乘客服务。大型客机客舱内设乘务长，负责领导服务工作。随着机上领航和通信设备自动化程度的提高，一些机型的空勤组中的领航员和通信员的工作，已逐渐由正副驾驶员分别承担。有些新式飞机的机组内的飞行人员只有两人。航空运输企业根据机型、任务性质、航程长短等情况，决定空勤组人数，如执行货运任务，则不配派乘务员。乘务人员作为飞行机组人员的重要组成部分，他们为飞机能够正常安全的运行起到了不可磨灭的作用。作为一名优秀的空乘人员应该具备的职业素质有以下几点：

（1）情绪控制能力

良好的情绪控制能力包括能准确的认识和表达自身情绪的能力和有效的调节和管理情绪的能力。当飞行延误时，乘务人员必须做到不急不躁，以沉稳冷静的心态去面对旅客的问题和不良情绪，从而控制客舱的安全。

（2）沟通协调能力

空中乘务员这样一个特殊的职业，对沟通协调能力的要求也特别高。当遭遇紧急情况，如果地面无法和机组有效沟通协调，机组无法和乘务组有效的沟通协调，可以想象这样一种情况还怎么保证机上人员的安全。

（3）应变创造能力

工作中随时有可能遇到突发性特殊情况，身为一个空中乘务员，除了能调节好自身沉着的情绪外，还得随即应变既要组织正常飞行，又要有力妥善处置特情，不因循守旧，具体情况具体对待，有变通性、创造性，能在短时间内准确的建立立体思维。

（4）语言表达能力

语言表达能力对于空乘人员来说是非常重要的，我们和旅客更好沟通的关键就在于此，有了良好的沟通我们才能为旅客提供更好的服务，所以好的语言表达能力是每位空乘人员必须做到的。

另外，一名合格的空乘人员还需要基本的自身素质，除了身体方面的要求

Comment [k174]: 前加“，”

Comment [k175]: 应具备一定

之外，良好的英语能力和文化素养也是必不可少的。

7.2.2地勤人员

机场地勤为自有航空运输服务以及各大航空站（机场）建设营运以来，出现在各级民用、军用航空站的一项重要附加服务，和航空站的运作息息相关且不可或缺，所有的民用、商用、及军用飞行器都需要地勤的服务，从飞机进入停机坪的那一刻起，到离开停机坪进入滑行道为止，停泊其间的所有后勤服务（给油、给水、旅客下机登机、行李搬运、飞机餐点装载、机身清洁、废弃物处理等）皆为机场地勤人员的工作职掌范围。

地勤人员主要由机场与航空公司两部分人员组成。包括的职务如：秘书、会计、计算机网络，人事、行政、总务、美工、企划等部门外，另有航空管理部门、

旅客业务部门、航空货运部门等等，都属于地勤人员。

在航空公司地面工作的人员，具体有值机（国际值机和国内值机）、安检、VIP客服、调配、售票、易登机岗位。把乘客的机票换成登机牌的岗位叫值机，安全检查包括查验登机牌、身份证、检查安全物品等。调配主要是指指挥飞机降落、运行车辆停靠位置等。VIP客服是指各大航空公司设在机场为会员服务的服务人员。易登机是贵宾室服务人员，主要为贵宾办理自购票至登机一切手续及相应服务的工作人员。

国内航线勤务工作内容是在机场柜台办理旅客报到、检查证件、行李过磅、座位分配及出票（即为旅客更换登机牌），在候机室内引导旅客通关候机，登机并作广播服务，提醒旅客登机及贵宾服务工作或广播寻找已到未登机的旅客，另外勤务人员还须负责与空中厨房联系餐点、协助失物寻查、接待旅客申诉。

作为一名优秀地勤工作人员，应该具备的素质有：高超的专业技能，良好的服务态度，良好的身体素质。地勤工作人员只有具备了较高的专业技能、良好的服务态度及良好的身体素质，才能使旅客在旅行过程中享受到优质的服务，而让旅客拥有温暖如家的感觉是一个优秀地勤人员所应该达到的最终目的。同时也能使航空公司在激烈的航空运输市场竞争中取得优势，打造服务品牌，树立企业形象。

Comment [k176]: 素质

Comment [k177]:
“职务”与“部门”冲突，计算机网络不属于职务。

7.2.3管制人员

管制员是空中交通管制员的简称，是指管制员执照持有人（简称持照人），具有符合要求的知识、技能和经历、资格，并从事特定空中交通管制工作的人员。

中国民用航空总局公布的《民用航空空中交通管制员执照管理规则》规定：“中国民用航空总局（以下简称民航总局）负责管制员执照的统一颁发和管理，民航总局空中交通管理局（以下简称总局空管局）负责具体承办管制员执照的颁发和管理的工作。民航地区管理局负责监督本辖区管制员执照的管理，民航地区管理局空中交通管理局（以下简称地区空管局）负责具体承办本辖区管制员执照的管理工作。”

“管制员执照类别签注包括机场管制、进近管制、区域管制、进近雷达管制、精密进近雷达管制、区域雷达管制、飞行服务和运行监控。”

“空中交通管制员实行执照管理制度。未持按本规则颁发的有效管制员执照的人员，不得独立从事相应的空中交通管制工作。”

空中交通管制工作一般分为塔台管制，进近管制，区调管制。

塔台管制：塔台管制室负责对本塔台管辖范围内航空器的开车、滑行、起飞、着陆和与其有关的机动飞行的管制工作。在没有机场自动情报服务的塔台管制室，还应当提供航空器起飞、着陆条件等情报。

进近管制：进近管制负责一个或几个机场进离场管制工作。

区调管制：区域管制室负责向本管制区内受管制的航空器提供空中交通管制服务；受理本管制区内执行通用航空任务的航空器以及在非民用机场起降而由民航保障的航空器的飞行申请，负责管制并向有关单位通报飞行预报和动态。

空中交通管制的根本任务就是防止航空器相撞，防止航空器和地面上的障碍物相撞，维护交通秩序，保证安全有效的空中交通流量。由于航空运输的市场发展速度明显快于机场以及空域的发展，有限的资源极大程度的影响了航班的正常运行，为空中交通管制人员带来了极大的工作压力。所以成为一名合格的空中交通管制员需要具备的素质就显得尤为重要。

空中交通管制员工作的性质决定了管制员必须具有高度的责任感，严谨的

生活作风，严格的纪律观念，过硬的管制知识和技术。除了上述基本素质外，管制员还应具备良好的心理素质和心态，比如工作果断机智不犹豫不决。同时管制员在实际工作中还应具备一些能力，其中包括对数字的分辨力和记忆力、空间的立体思维能力、语言表达能力、工作条理性及精力分配、未来趋势的预测能力、决策能力、情绪和心态的自我控制能力、突发事件的应变能力协调能力等。这些都是作为一名合格的空管人员必须具备的基本素质和能力。

与管制工作相关的岗位还有民航总局等政府相关人员，这些人往往是由基层干部升上去的，故需要有优于常人的工作能力和人格魅力，可以说是一类全面型的人才。航空电台的通信人员，他们负责引导飞机飞行，进场离场，发放放行许可，机场和电台情报等，经常需要熬夜值班，需要很高的敬业精神以及熟练的工作能力和专业的行业知识作为铺垫。

7.3 民航文化的基本要素

民航文化具有多种样态和丰富多样的表现，但是无论是航空公司、机场和空管局的文化，还是不同的岗位文化，都具备体现民航特色文化的基本要素，即：安全、服务、管理。这些基本要素是我们在进行民航文化建设过程中必须把握的关键点和着眼点。

7.3.1 安全

安全是民航永恒的主题，是民航的生命线。安全决定着民航企业的生存与发展。有关安全工作的价值观念、行业准则、道德规范、管理制度、经验总结等精神因素和保证安全所需的各类设备、设施等物质形态，就构成了民航富有竞争力的安全文化。

就民航整个行业来说，安全工作是民航所有工作的重中之重，是民航健康发展的客观规律，是多少代民航人用血的代价换来的经验教训。我国党和国家领导人历来重视民航的安全生产工作，做过许多重要指示。其中，周恩来总理的重要指示“保证安全第一”已经成为民航总体工作的指导方针。民航整个行业坚持“安全第一、预防为主”的方针毫不动摇，严格管理，在强化安全意识、加强组织领导、健全管理体制、严格规章标准、强化监督检查、开展专项整

治、提高人员素质、增加安全投入和落实安全责任制等方面，纷纷采取更加有效的措施，不断提升综合防御能力和水平。

此外，安全还是效益，是民航安全文化的价值反映。“民航有了安全不等于有了一切，但没有安全就没有一切”，这是民航几十年实践的总结，是“安全第一”指导思想的升华。航空安全是运输生产的前提，是航空运输企业最佳的促销广告，是对企业成本的直接节约，是经济效益的重要源泉。

7.3.2 服务

服务是民航发展的源动力。民航是一个科技密集型的现代化运输行业，安全是其运行的第一要素；然而仅有安全还不能完全体现这一行业的先进性和优势，优质高效的服务是占据更广泛市场空间的必要条件。航空、机场和空管三位一体，它们共同在保证安全的前提下，为旅客、货主提供方便、快捷、舒适的运输服务环境，使其顺利到达目的地，其本质上就是一种服务。民航业只有进一步转变观念、健全服务机制、提高服务质量，才能提高旅客的满意度，塑造良好的社会形象。基于服务的重要性，如杭州机场提出了“快速响应、至诚至微、超越期望”的服务理念，中南空管局则提出了“管制就是服务”的服务理念。

将文化理念融入服务工作，打造民航服务品牌，是民航企业文化建设的重点。航空文化建设的实践经验表明，文化建设必须与客户服务、品牌塑造工作相结合，才能达到“塑造形象”的效果。航空公司直接面向旅客，提供的产品就是服务，服务意识的强弱和服务质量的高低直接影响航空企业的生存地位与发展前景。面对交通运输和航空市场日益激烈的竞争，提升客户服务质量进而提高客户的满意度和忠诚度是航空公司在竞争中取胜的重要法宝。因而，如何将文化理念融入客户服务工作，强化员工的服务意识，提高服务的人性化，让旅客能“用经济舱的价格享受头等舱的服务”是众多航空企业开展文化建设的重点所在。南航为了提升服务水平、塑造品牌形象，提炼了“南航心约”的文化理念体系，倡导用“心”服务，并开展服务技能竞赛、服务之星评比、空中小姐

大赛等主题文化活动，取得了良好的效果。南航的文化建设实践告诉我们，企业文化必须与客户服务、品牌塑造工作相结合，才能促进企业的知名度和美誉度的提高。

2018年初，民航局出台了《关于进一步提升民航服务质量的指导意见》（以下简称《指导意见》）。《指导意见》作为首部全面指导民航服务质量提升的纲领性文件，提出了关于民航服务质量的总体要求、主要任务、保障措施，为当今和今后一个时期进一步提升民航服务质量指明了方向。

《指导意见》明确提出了今后一段时间内民航服务质量提升的主要目标：2020年，初步建成系统完善的航班正常保障体系，航班正常水平稳步提升，全行业航班正常率达到80%以上，机场始发航班正常率达到85%以上；民航服务主体的服务质量管控能力和创新能力显著加强；旅客投诉率、行李运输差错率明显下降，旅客满意度明显提升；具有系统完善的民航服务质量法规标准及监管体系；服务基础设施建设力度不断加大；全行业服务从业人员服务意识和综合素质显著提升。2035年，民航服务要全方位满足人民日益增长的航空服务需求，涌现出一批服务质量国际领先，能够代表中国服务品牌的民航企业，中国民航服务进入世界民航服务先进行列。本世纪中叶，形成高效、便捷、舒适、绿色、和谐的民航服务供给体系，中国民航的服务产品、服务标准、服务理念得到国际普遍认可，中国民航服务水平全面进入国际前列。

7.3.3 管理

管理是民航持续健康发展的保障。要增强民航业在国际上的竞争力，必须夯实基本功，狠抓行业管理，航空公司、机场公司和空管单位都需进一步解放思想，树立现代管理理念，强化内部管理。

现代管理学之父彼得·德鲁克在《管理》一书中把管理与文化明确地联系起来，他认为管理不只是一门学科，还是一种文化，有它自己的价值观、信仰、工具和语言。从管理发展的总体趋势看，文化管理是对科学管理的新发展，是管理适应现代社会经济发展大趋势的必然选择，管理实践应当充分体现文化管理

的基本精神。文化管理就是从文化的高度来管理企业，以文化为基础，强调人的能动作用，强调团队精神和情感管理，管理的重点在于人的思想和观念。

目前，我国民航管理也正按照建立新型民航管理体制的要求不断深化改革，以适应社会主义市场经济发展的要求。比如，作为国内第一家整体与外资合作的机场，杭州机场通过与香港机场管理局的合作，积极吸收香港机场先进的管理理念和方法，提出了“国际化视野、市场化意识、精细化运作、人性化管理”的管理理念，积极推进机场的改革转型。

在人类社会步入知识经济时代的今天，管理理论和实践聚集在一个焦点上，人是企业发展的根本，如何实施人本管理以提高企业核心竞争力是民航企业面临的巨大挑战。以人为本的企业文化强调以人为中心的管理，即尊重人、理解人、关心人、依靠人、发展人和服务人。通过有效激励来充分发挥人的主动性、积极性和创造性，以最大限度挖掘人的潜能，来实现个人目标和组织目标的契合。如美国的国际商用机器公司就认为，企业成功的最大的秘密在于“卓越的企业伦理”，一个职工只有当他被看作是高尚的人而受到尊重、受到依赖时，企业的价值才能展现光辉。同样地，在尊重职工的同时，帮助他们尊重自己，会使公司受惠最深。

民航作为最能体现国家综合国力和时代科技发展水平的行业，具有技术装备程度高、资金密集程度高、运营风险程度高等特点。同时行业具有国际性、准军事性等特性。种种行业特色因素决定了“民航人”绝大部分是综合素质高的技术、管理人才，客观要求在民航企业文化建构中要突出“关心人、爱护人、尊重人”的人本管理思想。民航员工是企业的主人，让他们参与民主管理，通过富有感情交融气氛的管理方式激发他们的工作欲望和工作热情，不仅是企业文化建设的手段和方法问题，更是企业文化建设的指导思想。

第八讲民航校园文化与大学生活

同学们好，本次课程为当代民航精神与文化课程的第八讲：民航校园文化与大学生活。我们先来思考一个问题：当你第一次站在大学门口的时候，是否问过自己一个问题？——

我为什么要来读大学？当你开始思考这个问题的时候，我相信，不同的人总会得出不同的结论：为知识？为理想？为家人？为工作？亦或其它……不管你最初的答案是什么，四年过去，你会发现，在一所大学生活学习的经历会赋予这群人相似的气质。大学不仅仅在传播知识，每所大学独有的文化氛围时刻浸染着校园中的每一个人，影响他们一生。

校园文化就像背景音乐一样，它无处不在，影响深远，却又被身处其中的人们习以为常、渐渐忽略。校园文化是学校本身形成和发展的物质文化和精神文化的总和。由于学校是教育人、培养人的社区，因而校园文化一般取其精神文化之含义。即学校共同成员在学校发展过程中，逐步形成的包括学校最高目标、价值观、校风、传统习惯、行为规范和规章制度在内的精神总和。其本质是一种人文环境和文化氛围。

在这节课上，我们就要来谈一谈关于民航院校的校园文化。

我们从以下三方面展开讨论：

1. 我国主要的民航院校及其文化特色
2. 民航校园文化建设对民航大学生成长的作用
3. 创新民航校园文化，传承民航精神

8.1我国主要的民航院校及其文化特色

我们在第三讲中已经学习了中国民航的发展史，同学们可以看到，由于近代中国的国力衰弱和连年征战，新中国民航事业的发展于建国后才正式起步，可以说起步较晚。但新中国的第一代领导集体在战争的洗礼中深刻认识到航空事业对于一个国家的重要性，于是在建国初期就开始大力筹建自己的民航院校

，力图培养新中国自己的有技术、可靠的民航队伍。

目前，民航局直属的院校共5所，分别为中国民航大学、中国民航飞行学院、广州民航职业技术学院、民航上海中等专业学校、中国民航管理干部学院。其中前两个学校为全日制本科院校，我们主要以这两所高校为例，来一探民航院校的文化特色。

8.1.1中国民用航空飞行学院

中国民用航空飞行学院是我所工作的学校，对它的文化更了解、情感更深厚。中国民用航空飞行学院位于四川省广汉市，是1956年由中国民航总局创建的第一所以培养民航飞行员为主，同时培养民航其他专业技术人才的全日制高校，也是国内唯一一所能够全过程培养民航飞行员的全日制本科院校。以下是学校的历史沿革：

1956年5月26日经国务院批准成立，定名为中国民用航空局航空学校。

1956年9月22日经国防部同意，更名为中国人民解放军第十四航空学校。

1963年10月25日空军、民航局联合决定，更名为中国民用航空高级航空学校。

1971年5月19日空军决定将该校再次更名为中国人民解放军第十四航空学校。

1980年10月11日教育部根据国务院、中央军委有关决定精神，将该校更名为中国民用航空专科学校，列入全国大专院校序列。

1987年12月15日经国家教委批准，升格为本科院校，更名为中国民用航空飞行学院。

溯源我校历史，中国民航飞行学院50年代姓“军”，60年代姓“民”，直到80年代成为行业普通高校。历史的不断演进，使学校在精神、文化层面表现出成份的多样性和内涵的多元性。

1. 校训：远举高飞，博学笃行

2. 校徽

中国民用航空飞行院校徽整体色调为红色，与白色背景交错相间，喻示学校以一种火一样的热情迎接未来，为中国民航事业做出应有的贡献。标志的主体部分是类似于“飞”字的矢量图形，寓意志向高远、目标宏伟，也寓意前途光明、前程远大，是校训的生动化体现。标志主体部分下方是学校的英文简称。

3. 文化特色

（1）军营文化为基。学院无论如何变化，六十多年来不变的是我们的政治优势和准军事化管理，而这作为军营文化特质的东西已经融入课堂、机舱，深深植根于师生心里，形成了有别于其他高校的独特文化。在校园里，随处可见整齐列队去上课的学生，学校至今仍在用军号规范学生的作息。像前面提到的中国民航大一样，这种准军事化管理成了民航院校一路走来的鲜明文化特色。

（2）行业文化为根。飞行学院是民航行业的专业院校，这也就决定了学院文化的又一个特殊内涵——蓝天文化。航空运行的先决条件——

“安全”是所有专业、岗位必须恪守的生命线。因此，安全文化、飞行文化、机务文化、空管文化组成了共同指引蓝天文化的坐标；当代民航精神的提出也使行业文化更丰富、有生命力。

（3）大学文化为本。作为一所大学，飞院又与其他普通高校相同，根本目的在于治学育人、授业铸德。“培养民航事业合格建设者和可靠接班人”的奉献价值是飞院文化内涵的关键部分。

4. 优势文化

（一）飞院人共同的DNA——忠诚服从的精神文化

根据调研反馈的结果，超过8成的受访师生在被问及个人感受最强烈的飞院精神作风时，选择了**忠诚、团结**；而在行为层面不约而同地选择了服从指挥。确切的说，忠诚、服从在当今的文化思潮中已是落伍的词汇，但却是学校的光荣传统，也是民航职业的精神支柱。从血洒蓝天的空军战斗英雄杜凤瑞、视人民利益高于一切的英雄机长刘晋平、反劫机英雄王仪轩，到近年涌现的“飞院现象”、“英雄飞院群体”等，一代代飞院人不断接力、传承，赋予“忠诚、服从”与时俱进的动人魅力。这是飞院独异于其他普通高校的文化风貌，也是全体师生共同的DNA。

（二）固本于制——令行禁止的制度文化

纵观我校历史，“政治过硬、技术精湛、作风优良”始终是育人目标的内核。围绕这一目标的实现，我们形成了固化于心、固本于章的飞院制度文化。

一是固本于章的制度文化。表现为航空安全运行标准、安全运行手册、航空安全责任书、行政管理办法等涉及学校管理方方面面的制度与规范。

二是固化于心的制度文化。如发端于新津分院的“九字经”、传承于机务系统的“三老四严”作风等历史凝练与今天新津分院的“第一分院、永争第一”、广汉分院“安全是最大的政治，安全是最大的效益，安全是最大的幸福”、绵阳分院“扎实工作、快乐生活”、洛阳分院“团结奉献，创新实干”等新时期理念，尽管没有形成文本性的提纲、制度，却从人文关怀的视角辅助前者从法治、规章走向个体的感性体验。在实际工作中，各单位还通过多种活动、载体赋予这些积淀、观念新的表现形式，如新津分院每年坚持飞行学生宣誓，用责任的厚重感和集体的感染力鞭策天之骄子成长；绵阳分院数字化飞行大队借鉴企业CIS系统，结合航空运行规律，提出大队文化个性化建设规划等。

（三）学院事业发展的文化保障——“质量重如山，安全大于天”的安全文化

安全是民航事业发展的基石。我校的安全文化既从属于行业安全文化体系，又有着自我的特色与创新——

强调“安全”与“质量”两者的和谐互动：质量是不懈追求、安全是永恒主题。

从各单位对安全文化内涵的解读、安全文化氛围的营造看，主要做法是：

第一，建立长效安全管理机制，从全局性、前瞻性出发制定安全规划，从长期性、复杂性上部署安全措施，从流程性、细节性上狠抓安全责任落实。

第二，营造安全文化氛围。安全文化学习，是飞行学生在分院期间的必修课，通过“蝴蝶效应”、“墨菲定律”等理论交流，帮助教员、师生深入探索和把握安全运行规律；坚持开展安全比赛、技能比武、质量安全月等活动，营造出“人人想安全、处处讲安全、事事保安全”的良好氛围，并且形成了一定的文化品牌影响力。

总之，“质量重如山，安全大于天”的理念已经成为召唤飞院人“忠于职守，敬业乐群”的精神高地。

（四）飞院教育的成功秘诀——“以德为先、严字当头”的育人文化

近年来媒体赋予了我校“飞院现象”、“英雄飞院”等称谓。《人民日报》称我院学生“飞得高、飞得远、飞得正”。我们的学生之所以能如此，其力量源自学校“以德为先、严字当头”的教书育人理念。长期以来，我们坚持德育首位，并做到传统文化教育与科学发展观、公民道德、心理健康以及马克思

主义世界观、人生观、价值观教育相结合，不断提高大学生的政治理论水平，为他们实践社会主义核心价值体系打牢思想基础。

我们坚持以“准军事化管理”为抓手，用“严”打造思想作风的硬度、磨砺思想作风的纯度、引领思想作风自觉。学校严字当头、从严治校的管理文化，既体现在培养优良的思想作风上，也彰显了责任、使命的内化和根植于民航的大局观。为严格选飞标准，学校用“两严、三保证”把好招飞源头关。为提高训练质量，我们坚持了“五严、五坚持”，即严格标准，坚持大纲不走样；严格筛选，坚持技术把关不动摇；严格规律，坚持依法治训不懈怠；严格监督，坚持纠偏防漏不放松；严格考核，坚持教考分离不容情。

需要说明的是，近年来围绕教书育人中心环节，各单位展开了一系列对接行业、联通市场的教育管理创新。新津分院的新生培养挂钩负责制，打破课堂模式，通过技术深度帮扶、情感交流，密切了教员、老生与新生的关系；广汉分院推行师生双选制度，师与徒走上PK台，接受竞争的检阅；绵阳分院结合数字化教学特点，提出文化识别系统建设方案；洛阳分院利用牡丹花卉节等重大活动契机，鼓励学生从蓝天、跑道走向航站安检、客服等岗位锻炼，从实践中增强社会适应力与综合竞争力。

通过上述建设，一批大学生喜闻乐见的文化载体已经形成聚集效应：持续安全理念“三进”工作、“名人名家进校园”、大学生科技文化节、“蓝天知行”活动、共青团志愿者服务等等，为飞院的育人土壤注入更多的文化活水。

（五）历史积淀与审美价值的聚合——幽静儒雅的环境文化

学校坚持用“环境美、形象好、品位高”统揽校园环境文化建设，对传统环境文化进行重构、再造。在校部：“无围墙大学”建设概念，使校园环境总体格局展现出开放性、国际化的特色，彰显了美感、正义、和谐、智慧等人文精神。布局合理的院区，既有现代化图书馆、学术交流中心、多功能运动场，又有静思苑、校训壁等30多处人文景观，楼、宇、山、水、路达到使用功能、审美功能和教育功能的和谐统一，使师生的审美情趣、行为规范在潜移默化中得到升华。

在分院：新津分院利用新津机场油库、营房等旧址兴建校史陈列馆，在师生生活区改造园林、水系、石刻等人文景观；广汉分院以机场建设史、学校发

展史为主题，在学生中广泛开展爱国主义教育，被四川省委、省政府授予“四川省爱国主义教育基地”；绵阳分院以科技创新为主题，加大人、财、物投入，改造校门及院区景观，洛阳分院借助航空市场运营的平台，创新文化传播手段，将学校的校徽标志、校训等从象牙塔内部推向直面受众的机场、公共巴士甚至是路旁的广告灯箱，正在成为洛阳新的城市名片。

经过近60年的建设与发展，学校已成为全球飞行训练规模最大、能力最强，在国内、尤其是世界民航有着极高影响力的全日制高校。中国民航90%以上的机长都毕业于此，学校被誉为中国民航飞行员的“摇篮”、中国民航管理干部的“黄埔”。

从以上两所高校的校园文化介绍中，我们不难看出，同为民航院校，校园文化有许多相近的地方。如两所高校的管理都采取准军事化管理，这与中国民航的发展历史是密不可分的。从军到民，中国民航虽然有了更多的自主权，但始终把军人要求的忠诚担当、讲纪律、讲严谨的品质，放在首位。这样的校园文化对于未来的民航人就是一种角色意识的培养。再如两所高校的校园设计都很好地彰显了行业特色，这也成为了民航校园文化中的特色部分。例如校园内的雕塑、石刻等，包括学生的社团组织，都能看到民航文化无处不在。校园文化成为了行业文化的一个载体，让身处其中的学生能对行业更了解、更认同，知之而后行。

8.1.2 中国民航大学

民航大学位于天津市，是中国民用航空局直属的一所以培养民航高级工程技术和管理人员为主的高等学府。其前身是中国中央人民政府人民革命军事委员会民用航空局第二民用航空学校（简称军委民航局第二航校），成立于1951年9月25日，由毛泽东任命方槐将军为校长、周恩来总理将校址选定在天津机场（现天津滨海国际机场附近）。第二民航学校的主要任务是为新中国民航培训飞行和机务人员，教员多为“两航”起义人员中的知识分子。

1958年12月更名为中国民用航空高级航空学校

1963年6月列入国家普通高校序列，更名为中国民用航空机械专科学校。由民航成都机械专科学校与民航高级航空学校的地勤部分合并而来。

Comment [MO□178]: 建议删除

1981年8月10日，经教育部批准，更名为中国民用航空学院，后于2006年正式更名为中国民航大学。它是中国民航系统的最高学府，也是被国际民航组织（ICAO）认定的世界上少数几所“享有国际盛誉”的民航类院校之一。

PPT: 1951年9月25日军委民航局第二航校

1958年12月中国民用航空高级航空学校

1963年6月中国民用航空机械专科学校

1981年8月10日中国民用航空学院

2006年5月30日中国民航大学

中国民航大学相比较其他几所民航高校建校早、学科门类齐全。在建校60余年来，形成了自己独特的、有影响力的校园文化。

1. 校训：笃学精博，严谨创新。（配图）

笃学：专心好学。

精博：精深博大。

严谨：严密周到。

创新：创立或创造新的

2. 校徽（配图）：

中国民航大学校徽主题构图为地球和飞机。地球为蓝色，取意为蓝色的星体；飞机代表民航。校徽下部标注1951，注明了建校时间。中英文校名在外圆内上下呼应。

3. 管理文化

自1951年建校到1981年，学校机构完全参照空军航校的建制设置。在行政管理上，参照中国人民解放军三大条令（内务条令、队列条令、纪律条令），结合学校的特点，制定相应的管理制度。1981年学校更名为中国民用航空学院以后，学校过渡为普通高等院校，但学校仍然延续部队的氛围，学校实行准军事化管理。1985年根据高等学校教师的工作性质与特点，正式取消坐班制，改为每周二、周五下午必须返校，参加教研活动和政治理论学习，且严格考勤，这一管理规定执行多年。这一特殊的历史发展背景，对该校“严实作风”的形成产生了很大的影响。

4. 校风学风

经过长期实践和锤炼，中国民航大形成了“严实向上”的校风和“笃学、精博、严谨、创新”的学风。学校在培养目标、培养模式上与民航实际紧密结合，注重对学生进行民用航空安全意识、严实作风和协作精神的养成及熏陶，强调适应民航高新技术的创新精神的培养。在日常校园文化建设中，开展德育创新，按照“学科化建设、主体化实践、网络化运用”的要求，开展理想信念教育、文化艺术教育、心理健康教育和国防教育，建立了具有民航特色的学生管理体制，把教育、管理和服务融为一体。在这样的文化氛围下，该校大学生科技活动和社会实践活动成果显著，被评为“全国高校社会实践先进单位”、“全国学校艺术教育先进单位”。

8.1.3 其他民航院校

除以上两所本科院校外，民航局还有三所直属的职业教育和成人教育的院校，分别为广州民航职业技术学院、上海民航职业技术学院（民航上海中等专业学校）、中国民航管理干部学院。这三所院校各有办学侧重点、各具特色，在此我们一并^{作一}了解。

广州民航职业技术学院

广州民航职业技术学院位于广东省广州市，是民航内最早一所独立设置实施高等职业教育的全日制公办普通高校。

学校源自1980年由原中国民航广州管理局举办的技工学校。1984年在此基础上成立“中国民航广州中等专业学校”，由民航广州地区管理局领导管理。1999年经教育部批准成立“广州民航职业技术学院”。

学院有3个校区，主校区位于旧白云机场，综合实训基地位于新白云机场北工作区，紧邻多个民航生产单位，具备很独特的地缘优势。

学院秉承“立足民航、服务地方、面向世界”的办学理念，形成了“依托行业、产学合作、双师双证、国际通用”的办学特色，是培养中国民航高技能人才“摇篮”和高职高专教育优质资源。按照民航行业岗位要求开展专业和课程体系的建设和改革，行业特色鲜明。学院在行业特殊岗位人才培养中起着其他院校不可替代的作用。学院对学生的素质要求很明确，即专业技能过硬、实践能力强、岗位意识浓、职业素质好、服务理念超前、语言及沟通能力

Comment [MO□179]: 分析

好。由于定位清晰，教育目的明确，行业特色鲜明，该校毕业生深受国内外航空企业的欢迎，遍及全国各航空公司、机场，部分学生已成为一线生产岗位的主要技术骨干和管理干部。

学校以现代民用航空体系和航空产业链建设需求为导向，以飞机维修、民航运输等民航特有专业岗位（群）核心能力培养为主线，创新了“课证一体、中外融通、校企融合”的民航特有专业人才培养模式。制定了基于行业标准的民航特有专业课程教学标准，做到“行业标准入体系、职业标准入课程”，与民航行业企业合作共建民航飞机维修工程、航空港安全检查、航空服务、通用航空等民航特有专业的校企共享型“公共实训平台”，为全国其他院校的民航专业教学起到引领作用。

学院十分重视校园文化建设，以校风、教风、学风建设为核心，突出以人为本，将素质教育贯穿于人才培养全过程，重视学生职业能力和专业基本技能的培养和提高，加强实践教学和推行“双证书”制。

由于民航行业的快速发展，对高技能人才的需求增加，对质量要求也多样化。根据边远地区民航企业和小型航空公司对高技能人才的迫切需求，学院积极为西部院校开展民航岗位资格证书培训，为民航的大发展贡献力量、添砖加瓦。广州民航职业技术学院的历史沿革

- 1980年，由原中国民航广州管理局举办技工学校。
- 1984年，在此基础上成立“中国民航广州中等专业学校”，由民航广州地区管理局领导管理。
- 1994年，被教育部确立为全国首批十所试办五年制高职教育的学校之一。
- 1999年，经教育部批准成立“广州民航职业技术学院”。
- 1999年5月18日，广州民航职业技术学院正式挂牌。
- 2010年，管理关系调整为中国民用航空局直属管理。

从该校的历史沿革我们可以看到，学院成立的初衷，就是为祖国的民航事业培养技术人才，三十多年的发展，学院始终以此为使命，与前面介绍过的两所高校一起，成为为新中国民航队伍输送人才的主力军。

广州民航职业技术学院的校训为：**团结，进取，求实，创新**

Comment [MO□180]: 沿革:

Comment [MO□181]: 首字空两格

团结——强调团队意识、团体竞争、求同存异、和谐共进。

进取——努力上进,力图有所作为。

求实——

强调实事求是、严谨治学、不唯上、不唯书、只唯实的科学态度。实事求是,有实干精神,积极参加实验、实训、实习和社会实践,做有真才实学的人。

创新——

学会反思,进步不自满,落后不自卑,挫折不自弃,经常反省自己的不足,及时纠正偏差和错误,做与时俱进、开拓创新的人。

校徽:校徽外形为圆形。外圈为中英文校名,上半圈为中文校名“广州民航职业技术学院”,下半圈为英文校名。主体部分上部为鸿雁造型,寓意“希望的蓝天”,下半部打开的书本造型,寓意“知识的海洋”,内嵌“1980”标示学校成立于1980年。

该校还有**校旗**,校旗由旗面、中英文校名、校徽组成。校旗尺寸为2号旗。旗面为蓝色,文字及图案为白色,体现“蓝天白云”的民航特色。旗面下部三分之一位置为白色“广州民航职业技术学院”中文校名和英文校名,校徽位于旗面上部三分之二位置。

从校风校训上我们可以直观地感受到该校的校园文化氛围,由于民航业本身的特点,要求各个岗位配合、团结,要求工作中要讲严谨、讲科学精神,这些都与学院的校训相吻合,可以说,该校的校训也是当代民航精神的一种体现。

上海民航职业技术学院（民航上海中等专业学校）

上海民航职业技术学院位于中国直辖市上海,是经上海市人民政府批准、教育部备案、隶属于中国民用航空局的一所全日制普通高等院校。与中国民航大学、中国民用航空飞行学院、广州民航职业技术学院、中国民航管理干部学院统称为中国民用航空局五大直属高校。上海民航职业技术学院前身为创建于1985年的民航上海中等专业学校,2012年5月9日升格为高等职业院校——上海民航职业技术学院。

经上海市批准、国家教育部备案,以民航上海中等专业学校为基础组建的上海民航职业技术学院,是上海市新增加的一所高职院校。该校以高等职业技

Comment [MO□182]: 英文标点

Comment [MO□183]: 同上

Comment [MO□184]:
建议删去,上文已阐述

Comment [MO□185]: 内有空格

术教育为主体，以服务民航事业为己任，以行业岗位培训和成人学历教育为支撑，立足上海、面向华东、辐射全国，始终致力于为民航强国战略培养更多、更适用的高素质、高技能人才。

上海民航职业技术学院是是一所面向行业，致力于培养具有大专层次、培养服务于民航和社会发展所需的一线高素质、高技能型人才的高校。

该校的办学定位是立足民航，面向全国，业内知誉，社会满意；实行校企合作、工学结合、顶岗实习的职业教育模式，培养具有一定理论知识和实践能力，适用于行业和社会所需要的高素质、高技能人才。

学校有自己明确的发展目标：培育适应高等职业教育发展需要、体现行业特色的办学理念，致力于打造职业技术教育、在职继续教育和成人学历教育的国内一流的示范性高等职业技术学院。

上海民航职业技术学院的校训为：勤奋向上，求实创新。校训很好地体现了该校对人才培养的基本要求和终极目标：让学生学会做人，学会求知，学会共处，学会创新，尝试成功。很好地契合了民航业对人才的要求。

中国民航管理干部学院

中国民航管理干部学院成立于一九八二年，是中国民航总局唯一直属成人高等院校。除学历教育外，作为民航总局党校和民航总局的培训中心、民航企业管理研究基地，中国民航管理干部学院还承担着培养中国民航中、高级管理人才、后备干部以及民航软科学研究的重要任务。

中国民航管理干部学院建院以来的历史是光荣的历史，30多年来，学院一直在积极关注民航各层面的人才需求，并且在民航发展的各个阶段，通过教学培训、科研咨询，积极为民航各级政府、各企事业单位提供智力支持和人才支持。建院初期，学院坚持“为民航总局服务，为民航各企事业单位服务的”办学理念，为民航广大干部和员工的学历提高做出了贡献；在“七五”至“十五”期间，学院在民航系统的培训中，尤其是中青年干部培训和党校高级干部培训中，为民航培养了一大批中高级管理人才，提高了民航中高级管理干部的综合素质，为民航的改革与发展做出了很大贡献。

在民航新的发展时期，适应民航快速发展的需要，中国民航管理干部学院确立了新的战略定位。通过构建公务员培训体系与民航安全管理培训体系，以

Comment [MO□186]: 首字空两格

Comment [MO□187]: 作

Comment [MO□188]: 同上

Comment [MO□189]: 为适应

及民航企业管理研究基地、民航发展论坛、民航信息中心的建设，努力成为民航中高级人才培养基地和民航改革与发展的思想库。

党的十六届三中全会提出科学发展观以来，以人为本、可持续发展成为行业和企业的一个管理的重要话题，就民航行业来看，已引起了各层面的关注和实践。按照科学发展观的要求，民航总局从民航发展“量”与“质”的关系上，提出了强化行业管理、促进民航发展的八个思路，并提出民航发展将分三步进行：第一步，用两到三年调整政策，为发展打好基础，形成一个比较开放、比较市场化、能够符合中国实际的政策环境；第二步，用五年左右的时间，也就是在“十一五”期间，民航在一个比较开放的环境下有一个较快速的发展；第三步，到2010年以后，使民航的发展有一个质的飞跃，向民航强国迈进，更好地适应国民经济的发展需要和国家对外开放的要求。

应该说，行业是社会的经济组织，行业的可持续发展不仅关系到行业自身的生命活力和基业常青问题，而且也关系到整个社会能否健康、持续的发展。那么，行业如何持续发展？又依靠什么持续发展？——

这可能有很多说法，诸如技术（产品、服务）创新、文化建设、核心竞争力培养等等。但在以人为本、可持续发展中，“人”是“可持续发展”的核心，也是“可持续发展”的出发点和落脚点。因此，人才培养的可持续性——数量的不断增加与质量的日益提升是中国民航可持续发展的基础。

一、民航跨越式大发展亟需培养一大批高素质、复合型的管理人才和技术人才。

当前，民航管理体制改革已实现了突破性进展，中国民航面临着新的发展机遇。有关预测显示，在未来相当长的一段时期内，中国民航将以超过14%的速度增长。能否实现高速、健康的发展，人才的培养和人才的使用是关键的因素之一。

自20世纪90年代开始，民航总局就一直积极推动“科教兴业”、“人才强业”两个战略的实施，并加速构建民航科技创新和人力资源开发两个体系。随着三大航空运输集团的组建、机场属地化改革以及民航总局和地区管理局两级行政管理体制改革的进行，民航的人力资源从数量、质量和结构上已经发生了较大

Comment [MO□190]: 内有空格

Comment [MO□191]: 建议删去

的变化。目前存在的主要问题是：人才总量不足，与整个民航的高速发展不相适应；高素质、复合型管理人才和技术人才短缺；与民航主业有关的飞行、空管、机务维修人员结构性不足；人才观念落后，制度建设滞后等。这些问题已成为制约民航发展的一个主要因素。

因此，如何为民航跨越式发展提供大批的、高质量的人才支持，是一个摆在民航各级政府、各企事业单位、各教育培训院校面前的严峻问题，不解决这个问题，企业的核心竞争力培养、民航的可持续发展就会受到严重影响。

二、树立正确的培训投资观，加大对教育培训的投入，将人力资源转变为人力资本

基于上述认识，，在民航各企事业单位的发展中，我们应该具有“人才资源是第一资源”的战略意识，树立科学的、有益于民航发展的“人才观”。

在新的人才观念中，最突出的导向是能力和业绩导向。一个人仅有高学历、高职称，还不能算是真正意义上的人才，只有将具有这样条件、素质的人放在适当的岗位，发挥其最大的潜力、作用，做出实实在在的业绩，这时才是真正意义上的人才。因此，创造一个能够人尽其才的政策环境，是我们在今后的发展中必须解决好的一个问题。要以业绩为导向，以好的政策、机制最大限度地激发人的积极性和创造性。为此，民航应建立健全人才的培养、开发、吸引、使用的科学机制；要为人才提供发挥才能、创造业绩的良好环境。

其次，有了好的政策环境，还必须建立好的培训制度。当今时代，科学技术日新月异，终身学习是人适应现代社会的一个基本要求。因此，人才的成长、造就就离不开培训。通过培训，才能提高人的技能，挖掘人的潜力，才能将企业的人力资源转变为人力资本。要解决民航人才总量不足以及高素质、复合型管理人才和技术人才短缺的问题，解决人力资源深度开发的问题，关键在于加大对教育和培训的投入，加大对民航人才培养的力度和广度。

为此，民航各企事业单位在人才的培训上应确立一个正确的培训观或者叫“人才投资观”。要认识到人才的开发过程是资本的投资过程，是把人力资源转变为人才资本的过程。人力资源的投资在西方发达国家各项投资中已占到50%以上的比例，而且已经被证明是回报率最高、收益最好的投资。

三、中国民航管理干部学院在民航强国战略的大背景下，在民航未来发展

Comment [MO□192]: 建议删去

Comment [MO□193]: 删去

中应发挥更大的作用

作为民航总局直属的高等院校，民航管理干部学院自1982年建院以来，一直在积极关注民航各层面的人才需求，并且在民航发展的各个阶段，通过教学培训、科研咨询，积极为民航各级政府、各企事业单位提供智力支持和人才支持。建院初期，学院坚持“为民航总局服务，为民航各企事业单位服务”的办学理念，为民航广大干部和员工的学历提高做出了贡献；学院在民航系统的培训中，尤其是中青年干部培训和党校高级干部培训中，为民航培养了一大批中高级管理人才，提高了民航中高级管理干部的综合素质，为民航各企事业单位提高经营管理水平做出了很大贡献。

在民航新的发展时期，适应民航大发展的需要，中国民航管理干部学院确立了新的战略定位，即成为民航总局的培训中心和全民航的企业管理研究基地。

一是已经培养出了一批高质量、有特色的师资队伍；

多年来，学院通过积极实施“提高现有的，引进急需的，借用社会的”人才战略和加强“三个环境”建设，不断提高全院教师科研教学的水平。通过教育培训、科研咨询与企业实践，民航管理干部学院的师资队伍已经成为熟悉民航、热爱民航、懂理论、重实践的人才队伍。

二是不断加强学科建设，已经建立起了较为完善的培训体系和课程体系；

经过多年的努力，学院已经发展成为以经济学、管理学、行政学、法学、信息学等一级学科为主干学科的成人高等院校，已经具备管理经济学、技术经济学、企业管理、财务管理、市场学、经济法、战略管理、国际贸易等工商管理类应用学科的教育培训及科研能力，特别是在航空运输经济、机场管理、适航与机务维修管理、航空法学、民航信息管理、空中交通管理、飞行标准等民航业务领域的教育培训中，建立了自己的品牌优势，为民航发展发挥了应有的作用。

同时，根据民航发展对人才的需求，学院不断完善培训体系和课程体系，研究民航对各类人才知识结构、能力结构和素质结构的不同要求以及民航改革、发展中所出现的理论和实际问题，不断完善课程体系，调整教学内容、改革教学方法，推出了一批又一批适合民航各类人才需求的培训项目。学院通过大

Comment [MO□194]: 作

Comment [MO□195]: 同上

力开展民航教育培训工作，也带动了科研工作的迅猛发展。

三是已经与民航各级政府、民航各企事业单位建立广泛的合作关系，及时了解他们的教育培训需求，将民航管理干部学院打造成了一个合作与交流的平台。

四是建立了对外合作交流的多方渠道，在民航教育培训领域，以不同的方式与国外航空大学及培训机构建立了长期的合作关系，在教育培训上树立国际人才标准意识，与国际接轨。

总之，在民航未来的发展中，中国民航管理干部学院持续以民航改革与发展为导向，坚持面向民航，服务民航，进一步发挥民航管理干部学院在民航教育培训事业中的作用，与以上四所院校形成合力，为祖国实现由民航大国向民航强国的转变，做出贡献。

8.2 民航校园文化建设对民航大学生成长的作用

革命导师马克思曾有过关于“人创造环境，同样，环境也创造人”的观点。“人创造环境”的思想，阐明了人才成长的能动性，启示我们应充分发挥积极性、主动性，在改造环境的过程中成才。“环境创造人”的思想，阐明了人才成长的受动性，启示我们应把建设良好的整体环境作为人才辈出的基础和条件。校园文化作为一种环境教育力量，对学生的健康成长有着巨大的影响。民航校园文化的鲜明特色对民航大学生的成长有着全方位的影响。我们从以下几个方面来探讨。

提升素质、陶冶情操

民航业是对人才的整体素质要求较高的一个行业，从政治素养到专业技术到身心健康，都有很高的标准。所以学生在民航院校中的成长也不仅仅是学知识和技能，良好的文化氛围、优美的校园环境、对陶冶学生的情操，构筑健康的人格，全面提高学生素质有着非常重要的作用。

以中国民航飞行学院为例，校大门正对着国旗广场，从大门通往广场的一段路，两旁树立了数尊雕像，地面上也有金属浮雕，沿着这些雕像和浮雕一路走来，就看尽了人类的飞天梦，从最初的幻想，到勇敢的尝试，从稚嫩的理论和技术到如今的航空航天事业的辉煌。不仅仅是学校的学生，任何一个走过这里的人都

Comment [MO□196]: 英文标点

Comment [MO□197]: 同上

Comment [MO□198]: 同上

会受到这种飞天精神的鼓舞，也会从这样的景观文化里了解到人类为实现飞天的梦想所经历的去、现在和所能畅想的未来。这样的校园设计，虽在课堂之外，也使学生们了解了他们应有的知识构成的一部分。我们现如今提出当代民航精神，可以看到，今天的中国民航已不仅仅安于成为一个民航大国，我们正在向民航强国奋力迈进。要想成为行业强国，光有技术、知识，还远远不够，还需要核心的、有竞争力的共同价值观的引导，需要更高素质的人才队伍。民航校园文化建设就是全方位地提升民航大学生素质并陶冶情操的有效途径。

营造氛围

校园文化的终极目标是**创建一种氛围、凝练一种精神**。校园文化是学校发展的灵魂，是凝聚人心、展示学校形象、提高学校文明程度的重要体现。校园文化对学生的人生观、价值观产生着潜移默化的深远影响，而这种影响往往是任何课程所无法比拟的。健康、向上、丰富的校园文化对学生的品性形成具有渗透性、持久性和选择性，对于提高学生的人文道德素养，拓宽同学们的视野，培养真正的人才具有深远意义。民航校园文化以其鲜明的特色时刻影响着大学生，学生们不仅仅通过课堂，通过日常的生活也能融入民航文化中来，才能更了解民航，才能理解为什么民航精神是忠诚担当、严谨科学、团结协作、敬业奉献。因为每一句话都是行业对从业人员的要求。

古人云，“近朱者赤，近墨者黑。”学校的校容校貌，表现出一个学校整体精神的价值取向，是具有引导功能的教育资源。还以我校为例，一进校门，就会看到两个非常醒目的“吉祥物”，同学们昵称它们为“红蓝BUFF”（配图）——即飞行训练退役下来的两架教练机TB-

20。不管是刚入校的新生，还是即将学成离去的毕业生，还是有亲朋好友来探望的，大家都乐意来这两架飞机处合影。这就是校园内随处可见的蓝天文化的一部分，使身处其中的学生倍感骄傲，潜移默化地把行业文化内化为自身素养。

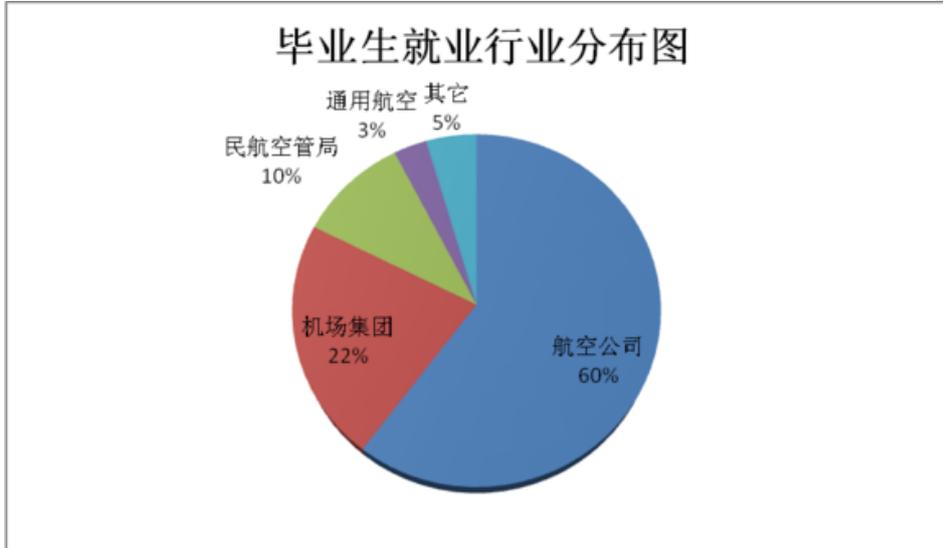
培养角色意识

民航院校的专业倾向较强，以中国民航飞行学院为例，近5年统计结果显示，学生的就业方向几乎在航空公司、民航空管局、民航机场集团、通用航空公司等民航行业，占就业人数的95.46%。

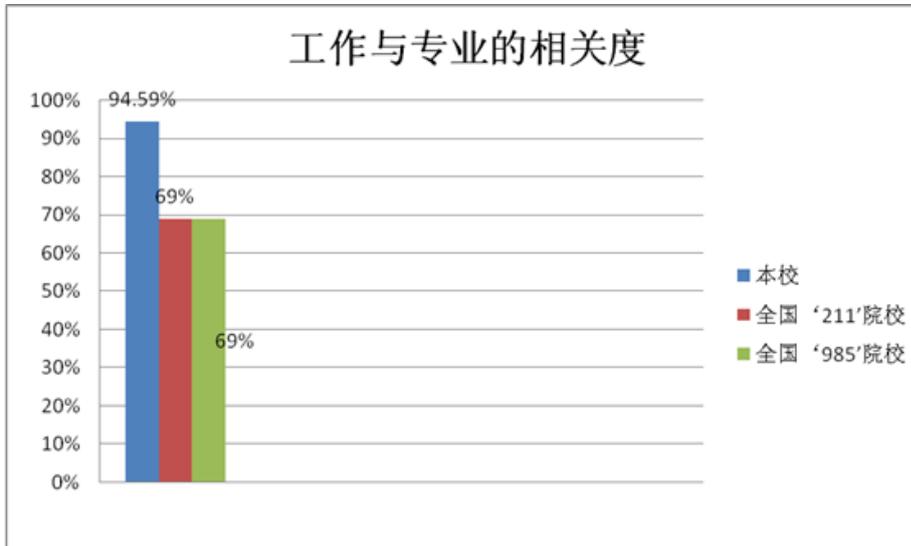
Comment [MO□199]:

建议修改为“这样的校园景观设计，成为本校学生了解专业知识的一个途径，文化渲染更能激起学生的学习兴趣。”

Comment [MO□200]: 作



我校毕业生工作与专业的相关度非常高，为94.59%，比全国211、985院校平均水平高出近26个百分点，毕业生工作与专业相关度最高的专业是飞行技术（100%）、空中安全保卫（99%）。



学以致用和行业特点要求学生在校期间除了扎实基本功，还要不断培养自己的角色意识，以所学专业背景知识为依托，对未来的工作做长远规划。民航业本质上是一个服务行业，无论身处民航哪个岗位，服务意识都很重要。而如

今的大学生普遍自我意识更强烈、更富于个性。民航校园文化的影响和熏陶，对他们而言就是一种过渡，渐渐形成角色意识、认可并专注于自己的专业，对于学生未来走上工作岗位是非常必要的。

Comment [MO□201]: 2017年5月4日

8.3创新民航校园文化，传承民航精神

让我们来看两个事件：

1. 2017.5.4日，值中国共产主义青年团成立95周年纪念日之际，争做当代民航精神“青春代言人”现场展示活动在京举行。

2013年以来，全国民航团委在行业青年中持续开展以“民航强国梦，青年先锋行”为主题的“青春”系列活动。争做当代民航精神“青春代言人”作为活动第五季，是贯彻落实民航局党组关于坚持以社会主义核心价值观为引领，大力弘扬和践行当代民航精神部署要求的重要举措，来自航空公司、机场、空管、院校等12家企事业单位的青年代表进行了现场展示。

2. 2017年6月20日，弘扬和践行当代民航精神宣誓仪式在中飞院学术报告厅成功举办，来自民航局政工办、人教司、干部管理学院、民航大、广州民航职院、上海民航职院、中国民航报社出版社和中飞院的领导、老师、学生庄严宣誓：做忠诚担当、严谨科学、团结协作、敬业奉献的民航人。

誓词：“作为民航事业的建设者，我庄严宣誓：我将自觉锤炼忠诚担当的政治品格，努力铸就严谨科学的专业精神，不断强化团结协作的工作作风，时刻保持敬业奉献的职业操守，为祖国的民航事业和中华民族伟大复兴而不懈奋斗！”

民航精神的实践和传承，青年人是最主要的群体。民航校园文化的凝练和对学生潜移默化的影响，使民航大学生更懂民航、更爱民航、更自觉地实践和传承民航精神与文化，为实现民航强国的战略目标而奋进。