

# 和平解放以来西藏民航事业的发展与繁荣

彭科<sup>1</sup> 何沙<sup>2</sup>

(1. 中国民用航空飞行学院新津分院, 四川 成都 611431;

2. 西南石油大学经济管理学院, 四川 成都 610500)

[关键词] 西藏和平解放; 党的领导; 西藏民航事业; 历史功绩

[摘要] 西藏和平解放70年来, 西藏民航事业在中国共产党的领导下实现了从无到有、由小到大的历史性飞跃, 民航事业取得了长足发展, 其航空安全保障水平不断提高, 航空运输业务量快速增长, 机场保障能力得到大幅提高, 民航事业的快速发展对推动西藏经济社会的高质量发展发挥了重要作用。

[中图分类号] F562.0 [文献标识码] A [文章编号] 1000-0003(2021)03-0149-06

西藏和平解放以来, 党中央一直高度重视建设和发展西藏的民航事业。1956年初, 党中央、国务院决定开辟北京至拉萨的民用航线, 国家民航总局和有关方面会同施工官兵与各族人民通力协作, 克服高寒缺氧、施工条件复杂、生活环境艰苦等困难, 于1965年建成当雄机场<sup>[1]</sup>, 西藏正式通航, 民航拉萨站同时成立, 西藏民航事业开启发展历程。

改革开放以来, 西藏民航事业蓬勃发展。从通航之初仅有的北京—成都—拉萨一条航线, 开拓直飞北京、成都、上海、西安、深圳、重庆、广州、迪庆、济南、加德满都、赫尔辛基等国内、国际航线140条<sup>[2]</sup>。运输机型也从仅能起降苏制伊尔-18机型, 到全面使用美制波音-707机型, 再到后来波音-757, 空中客车-340、319等机型投入运营, 西藏民航的客货承载能力得到大幅提升<sup>[3]</sup>。

党的十八大以来, 以习近平同志为核心的党中央

高度重视西藏的建设发展, 随着“一带一路”倡议、“孟中印缅经济走廊”以及“环喜马拉雅经济合作”等的实施, 西藏民航事业保持了快速发展并迎来了新的机遇。据有关资料显示, 1990年至2020年的30年间, 西藏民航客运总量由9.81万人次升至515.4万人次, 年均增长16.85万人次, 年均涨幅33.86%; 货运总量由0.16万吨增长至4.7万吨, 年均增长0.15万吨, 年均涨幅41.51%<sup>[4-6]</sup>。西藏民航客、货运输总量的稳步提升, 为西藏经济社会发展提供了强力支撑。

在党中央的正确领导下, 在国家各部委和自治区政府的大力支持下, 西藏民航事业取得了长足发展, 航空安全保障水平不断提高, 航空运输业务量快速增长, 机场保障能力得到大幅提高, 民航事业的快速发展对推动西藏经济社会的高质量发展发挥了重要作用。回顾和平解放以来西藏民航事业取得的成

[收稿日期] 2020-05-21

[作者简介] 彭科(1991—), 四川成都人, 工程师、经济师, 主要从事高校基建管理、机场工程项目管理、民航历史研究; 何沙(1959—), 布依族, 贵州兴义人, 教授、博士生导师, 主要从事工程管理、思政、党史研究。

就与历程,展望未来的发展道路,能够为西藏民航事业的高质量发展指引道路和方向。

## 一、和平解放以来西藏民航事业的发展成就

西藏民航事业的建设发展历程,充分体现了党中央对西藏建设发展的关怀与支持。自西藏和平解放以来,西藏民航事业所进行的实践以及取得的成就主要表现在机场建设、航线开辟、航空运输三个方面:

### (一) 机场建设实践与成就

1956年,在中央军委的强力指导下,交通部等有关部门通力协作,共挖填土石方约43万立方米,完成西藏第一座民用机场——当雄机场的建设任务;1966年,拉萨贡嘎机场在中央军委、国务院、西藏自治区、西藏军区等有关部门的共同努力下建成投用;1991年贡嘎机场扩建工程共计填方176万立方米,挖方44万立方米,浇筑各类混凝土12.5万立方米,扩建后跑道长度达4000米;自1969年毛泽东主席亲自批准关于修建昌都邦达机场的报告,到1991年中央和地方有关部门组织专家对场址进行考察,再到1992年江泽民、杨尚昆等党和国家领导人先后对邦达机场的有关论证报告进行批阅指示,邦达机场修复工程1996年竣工时共完成开挖土方约90万立方米,混凝土浇筑4.2万立方米<sup>[1]12</sup>。进入新世纪,西藏民航机场建设蓬勃发展,2009年建成目前世界上最难飞行的机场之一——林芝机场;2010年建成阿里昆莎机场;2011年建成日喀则机场。如今,西藏民航现有运营机场已初具规模,保障能力也得到大幅提高(见表1)。

表1: 机场规模特征

机场名称	跑道长度 (米)	跑道宽度 (米)	机场飞行区 等级
拉萨贡嘎	4000	45	4E
昌都邦达	5500	45	4D
林芝米林	3000	45	4C
阿里昆莎	4500	45	4D
日喀则和平	5000	45	4C

资料来源:民航资源网。

西藏民航机场的建设,不仅促进了西藏的对外客货运输和人文交流,也加强了西藏同全国其他地区之间的纽带联系,为航空客货运输打下了坚实的基础。

### (二) 航线开辟实践与成就

1959年,国家民航局决定依靠苏联制伊尔-18型大型飞机开辟拉萨航线<sup>[1]23-28</sup>。但伊尔-18型飞机在此前并没有任何高原飞行的先例,加之当时西藏仅有的机场——当雄机场,环境气候条件复杂、设施设备简陋,因此伊尔-18型大型飞机试飞拉萨存在很大的技术挑战和安全风险。鉴于此,国家民航局先后派出试航先遣组、地面工作组、试航工作组,到当雄机场实地了解气象、地理环境,解决跑道道面、地面起动车、气象设备、通信导航、调度指挥等问题<sup>[1]34-38</sup>。1965年3月初,民航北京管理局一架伊尔-18型飞机从北京起飞,夜间经停成都后飞抵当雄机场,北京—成都—拉萨航线实现正式通航,西藏民航事业由此掀开了新的篇章<sup>[1]58-60</sup>。

截至2021年5月,西藏民航执飞航线总数已拓展至140条,通达66座城市<sup>[2]</sup>。随着航线的开辟拓展,西藏与国内各主要城市以及国外一些重要城市之间建立了密切的客货运输联系,这种联系为西藏的经济社会发展、人文交流起到了巨大的推动作用。

### (三) 航空运输实践与成就

1965年拉萨开航时,因航线单一、航班少、飞机载运量小,年内仅发运旅客2160人,且旅客多为自治区党、政、军领导及执行紧急公务的人员<sup>[1]3</sup>。在2020年,西藏民航客运总量已达5 153 993人,55年间增长了近2386倍,年均增长约43.38倍<sup>[6]</sup>。

西藏民航自“三五”至“十五”计划时期先后经历了成功开航奠定“事业基础”的喜悦、经历了大跃进和“文革”带来的一些干扰、分享了国家改革开放和民航体制改革带来的“红利”,党和政府在各个计划时期对西藏民航的建设发展起到了“中流砥柱”的作用,无论国际国内环境如何变化,西藏民航客货运输总量在党的引领下,始终保持着较高水

平的增长(见表2)。

表2: “三五”至“十五”计划时期旅客吞吐量、

发运量年均增长率

计划时期	年度区间(年)	旅客吞吐量年均增长率(%)	旅客发运量年均增长率(%)
三五	1966—1970年	86.8	88.8
四五	1971—1975年	12.9	13.8
五五	1976—1980年	21.8	20.7
六五	1981—1985年	17.4	13.6
七五	1986—1990年	7.1	6.1
八五	1991—1995年	11.6	9.1
九五	1996—2000年	37.22	84.98
十五	2001—2005年	12.44	4.56

1966—1970年,民航拉萨站由当雄机场转场至贡嘎机场后,机场设施设备条件得到显著提升,机场运输能力明显提高,因而“三五”计划时期西藏民航旅客吞吐量、发运量增长速度高于西南民航平均增长速度。“四五”计划时期全国民航客票价经国务院批准大幅下降,受票价下调激励影响,西藏民航客运量虽然有所增长,但受西藏社会发展水平制约,增幅较小;自1975年成功开辟兰州—格尔木—拉萨航线后,通过适当增加各航线航班密度以满足进藏、出藏客运需求,“五五”计划时期西藏民航客运量增长明显;“六五”计划时期,民航拉萨站先后完成西藏第一批内调职工运送工作,援藏人员冬休时期往返各省市运送工作,九省市大量援藏工程人员、自治区公务和休假人员进藏、出藏运输工作,西藏民航客运量保持较高速增长。“七五”计划时期受国内、国际一些不利因素影响,民航客运量虽继续保持增长,但涨幅较小;“八五”计划期间,恰逢西藏和平解放40周年,西藏自治区成立30周年,庆典期间中央代表团、艺术团、老干部团、各界旅游人士以及中外记者来藏,是民航客运量增长的重要原因。“九五”计划时期,随着西藏的开放力度越来越大,进藏旅客

构成发生很大变化,公务旅客、进出藏学生和探亲家属虽仍占很大比例,但入藏旅游观光的境内外旅客所占比重也日渐增长;进入新世纪得益于西部大开发战略的实施,西藏民航旅客吞吐量于2000年首次突破50万人大关<sup>[2]</sup>。

“十一五”至“十三五”规划时期,西藏民航虽然受到国际金融危机、流行疫病和全球经济下行压力等不利因素的影响,但是抓住了国家加入世界贸易组织(WTO)和“西部大开发战略”实施的机遇,抓住了“一带一路”“孟中印缅经济走廊”“环喜马拉雅经济合作”等契机,在党和政府的关心支持和带动下,发展势头迅猛(见表3)。“十一五”规划期间,受2008年金融危机和国家拉动内需双重影响,西藏民航货运总量增长率虽仅有0.74%,但客运总量依旧保持了15.42%的平稳快速增长。

表3: “十一五”至“十三五”规划时期客运、

货运总量年均增长率

规划时期	年度区间(年)	客运总量年均增长率(%)	货运总量年均增长率(%)
十一五	2006—2010	15.42	0.74
十二五	2011—2015	18.76	16.12
十三五	2016—2020	31.458	58.078

逐年攀升的客货航空运输总量为西藏社会发展、政治文化交流提供了快捷有效的保障,西藏民用航空运输航线也一直被誉“为西藏的生命线、保障线”。

## 二、西藏民航建设发展所克服的困难

西藏民航事业历经了从无到有、从小到大、由弱变强的发展历程,在党和国家的大力支持下,在兄弟省份的大力协作下,克服专业技术人才缺乏、机场施工环境复杂恶劣、后勤保障供给不足的困难,迎来了发展的黄金期。

### (一) 专业技术人才资源严重缺乏的困难

民航业作为一项资金密集型和技术密集型产业,对专业人才的需求显得尤为迫切。西藏民航业

发展初期,亟需一大批民航专业人才。但是,西藏地区受限于地理环境恶劣、基础教育薄弱、生活条件艰苦的现实,各类人才比较匮乏,特别是民航特种专业人才。西藏民航事业的建设发展需要工程、气象、卫生、管理等各个专业领域的人才。面临人才资源严重缺乏的困难,党中央从战略全局的高度,确立“西藏是边疆民族工作的重点地区,是保证国家安全的重要前沿”<sup>[7]</sup>,“西藏的工作在党和国家的全部工作中居于重要战略地位”<sup>[8]</sup>。因此安排大量人民解放军、专业技术人员和优秀干部进藏积极投身西藏的建设事业<sup>[9]</sup>,从而为西藏民航事业的建设发展提供了可靠的人才保障。

### (二) 机场施工环境复杂恶劣的困难

西藏受青藏高原地形的动力和热力作用影响,存在独特的施工环境,其主要表现在高原扰动气流、复杂的地面强风、强太阳辐射、雷暴、冰雹以及特殊的高原山地云系引起的暴雨这六个方面。

当时由于受国家总体经济实力和高原复杂的环境条件限制,西藏的气象观测站点十分稀少,因此获取机场选址地块的气象信息变得十分困难。再加之自治区境内的气象基础设施比较落后、配置不够合理、设施设备老旧,也影响了机场选址地块气象信息传递的及时性和有效性。虽然国家有关部门在参与机场建设的人员配置中特别增添了气象专业人员,但是机场场址区域的气象信息依旧难以通过人工观测计算进行掌握,使得施工现场的短时天气预报准确度一直很低。

另外,机场建设材料的性能和技术参数受恶劣的气候环境影响极易发生变化,质保期限严重缩短,施工机械设备的作业效率也明显降低。部分修建成果也时常遭受暴雨和冰雹的严重破坏,许多施工环节不得不重复开展,严重影响了工程建设的预期目标和进度。

### (三) 后勤保障供给不足的困难

受特殊的高原气候影响,西藏境内一年的施工有效期一般不超过8个月,然而民航基础设施建设点多、面广、战线长,不少建设材料的最短运

输距离均在数十公里以上,绝大部分有特殊要求的材料需从其他地方运输进藏。此外不少民航专用设备得从北京、上海、广州等地订购甚至从国外购买。另因大量参建人员入藏初期水土不服,高原反应强烈,加之医务人员配置不足,供氧设备缺乏且消耗量大,医药物资供应紧张、运输周期长,高原病症种类多又易发频发,故而在后勤保障方面受到诸多制约。

面临复杂的后勤保障形势,当时的建设指挥部依靠基层党组织人员,通过现场实地走访和认真细致地调研,总结归纳出以下几点行之有效的保障办法:

1. 合理计算现有运输设备的物资携运量,以完成建设所需的保障用量为基础,再根据参建人员的吃、穿、用、救、住等需求合理计划和分配物资携运量。做到材料设备满足建设用量需求,参建人员生活作业物资品种、规格配套等尽量完善。

2. 合理扩大医卫用品的携运标准,鉴于高原地区长年高寒且医卫资源匮乏、医卫用品供应运输周期长、补给困难,因而适当扩大医卫用品的需求基数,并适当增加抗缺氧和防高原辐射用品量。

3. 通过技能训练,提升保障人员的综合素质,加强保障人员供、运、救、修等诸方面的基本知识、基本操作、基本技术,并在一些具有复杂地理和气候特征的区域定期组织保障演练,提升其后勤保障业务能力。

4. 加强物资的保管存护,根据建设区域的地质特点,合理部署和修筑一些能经受大幅度温差、雷暴、风沙以及雨雪冰冻等侵蚀的物资存备点,从而为各类物资的存放提供安全保障。

## 三、西藏民航事业对经济社会发展的积极影响

和平解放以来,西藏的各项事业得到了全面发展,人民的生活水平得到了极大提高,民航事业也不例外。经过长足发展,西藏民航事业对西藏

人民的生产、生活方式产生了很大影响,密切促进了西藏与全国其他地区的政治、文化、经济交流,已经成为名副其实的空中生命线、运输保障线、民族团结线和社会进步线,极大地促进了西藏的经济社会文化发展。

#### (一) 西藏民航事业对社会经济的积极影响

西藏民用航空是西藏经济发展的重要经济要素,青藏铁路开通之前,西藏旅游业的发展几乎完全依赖于民用航空运输所带来的客源,西藏的旅游经济腾飞在飞机的机翼之上,民航造就和支持了西藏的旅游业,为旅游业累计创造了近20万个就业机会。2005年,西藏地区的航空客运量为94.47万元,民航客运对西藏GDP的贡献为60.3亿元,占全年GDP总值251.21亿元的比例为24%<sup>[10]</sup>。如今,西藏现已投入运营使用的机场有阿里昆莎机场、日喀则和平机场、林芝米林机场、昌都邦达机场、拉萨贡嘎机场5个机场,运输架次达46693架次,同时包括11家可开展民航业务的航空公司,可通航城市达47座,形成以86条主航线构成的空中运输网络,有数据显示,2021年1月—4月,西藏民航客运、货运总量分别达到185.5万人次、15.077万吨,同比分别增长79.1%、44.1%<sup>[2]</sup>。

随着西藏民用航空的不断发展,快捷、高效、安全的航空运输线路,不仅使西藏具备了完善的地空交通运输网络,打通了西藏与全国各主要城市的短途客货运输通道,打开了西藏产业货运走向全国、走向世界的运输格局,还解决了自治区外部人员长期以来进藏难、进藏慢、进藏路途险的窘境,解决了自治区内部人员出藏难、返乡慢、回程时间紧的消极困扰。人流和货流通过民航运输高效快捷、源源不断的被“送进来”“运出去”,一进一出之间促进了人员的流动和货物交易,进而促进了西藏社会经济的平稳快速增长。

#### (二) 西藏民航事业对文化交流的积极促进作用

随着西藏航空运输力的提升,民航客运为西藏的对外文化交流提供了积极条件。进入新世纪,自

治区通过民航客运已累计派团(组)230多个,先后在美国、加拿大等60多个国家和地区100多座城市,进行了150多场演出和展览,同时接待了全球30多个国家和地区的多名专家学者到西藏开展文化考察、学术交流,通过广泛的官方与民间的文化交流、文艺活动,大大提高了西藏的知名度,也扩大了西藏的影响力。2021年1—3月,西藏民航累计运送旅客128.8万人次,同比增长69%,同比2019年增长43.1%,增长势头明显<sup>[11]</sup>。

此外,自治区积极推动文化产业和旅游业相结合,依托民航线路打造了一批集民族特色、地域风情、民俗文化、历史特点于一体的精品文化旅游线路<sup>[12]</sup>。目前文化旅游业已成为西藏的优势和支柱产业之一,透过民航运输渠道往来频繁的文化旅游客流,也极大地促进了西藏的对外交流。

## 四、结语

和平解放70年来,西藏民航事业取得了举世瞩目的成就。除客货运输总量实现稳步增长外,技术装备水平、服务质量及运输能力也得到了显著提升,以拉萨贡嘎机场为骨干机场,昌都邦达机场、林芝米林机场、阿里昆莎机场、日喀则和平机场相配合的高原地区航空运输网络已经形成,对西藏经济社会的发展和对外文化交流起到了极大的促进作用。随着西藏隆子、定日、普兰等3个机场及拉萨机场第二跑道改扩建工程项目的启动,西藏民航在未来将形成“以拉萨贡嘎机场为核心、其他重要地区支线机场为联系纽带、临近边境地区前线机场为口岸”的“三级”布局,进而在充分发挥贡嘎机场“核心”和“带动”作用的基础上,通过协调管理机制统一机场资源配置,统一协调航线布局、空域资源和飞行程序运行,统一调配机场设备和技术,实现各机场的合作共赢,促进区域民航和经济的协调发展;由此提升西藏的城市交通运输综合实力、提升西藏在国际与区域航空竞争中的客货物流运输效率,进而推动西藏经济社会文化高质量发展。

### [参考文献]

- [1] 西藏自治区地方志编纂委员会. 西藏自治区志·民航志[M]. 北京: 中国藏学出版社, 2005.
- [2] 中国新闻网. 西藏民航开通航线 140 条通达 66 座城市[EB/OL]. (2021-05-13) [2021-05-15]. [http://lyfzt.xizang.gov.cn/zwgk\\_69/xygl/fwbzh/202105/t20210513\\_202209.html](http://lyfzt.xizang.gov.cn/zwgk_69/xygl/fwbzh/202105/t20210513_202209.html).
- [3] 达瓦次仁. 民主改革以来西藏交通建设与成就[J]. 西藏研究, 2019(2).
- [4] 中国民用航空总局规划科技司. 2011 年民航机场生产统计公报[R/OL]. (2015-11-02) [2021-02-15]. [http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201511/t20151102\\_8790.html](http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201511/t20151102_8790.html).
- [5] 中国民用航空总局规划科技司. 2015 年民航机场生产统计公报[R/OL]. (2016-03-31) [2021-02-15]. [http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201603/t20160331\\_30105.html](http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201603/t20160331_30105.html).
- [6] 中国民用航空总局规划科技司. 2020 年民航机场生产统计公报[R/OL]. (2021-04-09) [2021-05-15]. [http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202104/t20210409\\_207119.html](http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202104/t20210409_207119.html).
- [7] 庄立臣, 任成金. 改革开放 30 年马克思主义理论在西藏的实践[J]. 陕西行政学院学报, 2009(2).
- [8] 唐水江, 何晓栋. 中共三代领导集体与西藏工作[J]. 党的文献, 2001(3).
- [9] 中共西藏自治区委员会宣传部. 迎接党的十七大宣传提纲[N]. 西藏日报, 2007-09-25.
- [10] 张宁, 徐勇敢. 民用航空旅客运输对西藏经济发展的贡献[J]. 区域交通, 2007(3).
- [11] 中国西藏新闻网. 一季度西藏民航运送旅客 128.8 万人次[EB/OL]. (2021-04-07) [2021-04-22]. [http://www.xizang.gov.cn/rsxz/lydt/202104/t20210407\\_198764.html](http://www.xizang.gov.cn/rsxz/lydt/202104/t20210407_198764.html).
- [12] 进一步大力发展特色文化产业[N]. 西藏日报, 2012-08-03.

## The Development and Prosperity of Civil Aviation in Tibet since the Peaceful Liberation

Peng ke<sup>1</sup>, He Sha<sup>2</sup>

(1. XinJin Branch of Civil Aviation Flight University of China, Chengdu, Sichuan 611431, China;  
2. College of Economics and Management, Southwest Petroleum University, Chengdu, Sichuan 610500, China)

**Keywords:** the Peaceful liberation of Tibet; the Leadership of the CPC; Civil Aviation in Tibet; Historical Achievements

**Abstract:** In the 70 years since the peaceful liberation of Tibet, under the leadership of the Communist Party of China, Tibet's civil aviation has achieved a historic leap from small to large. Considerable progress has been made in civil aviation, the level of aviation safety and security has been continuously raised, the air transport business volume has grown rapidly, and the airport's support capacity has been greatly improved. The rapid development of civil aviation has played an important role in promoting high-quality economic and social development in Tibet.

[责任编辑: 尹欣桐]

[责任校对: 王雷]