

跨文化视角下的中外民航飞机发展史探讨

A cross-cultural perspective on the history of Chinese and foreign civil aviation aircraft

田媛

Tian Yuan

(中国民航大学外国语学院)

School of Foreign Civil Aviation University of China

摘要: 以波音为代表的西方飞机行业已有百年历史,中国飞机事业的发展也在近八十年取得了一定进步。虽然中外飞机事业的发展路径不同,但从中可以探索中西在飞机研制的历史与现状,找出其异同点,具有一定的理论与实践价值。中国飞机行业历经了从购买、仿制到自行研制的曲折过程,追求自立自强;而以波音为代表的西方飞机行业始终处于领先地位,不断更新迭代,具有更强的创新性。其次,从跨文化视角剖析其背后的文化内因,即在文化层面:中国的农耕文明、善学理念深刻影响着中国飞机事业的发展,而西方更多体现出典型的工商文明、探险文化;在不确定性规避维度中,中国和以美国为代表的西方赋值较低,具备稳中求新的精神特质。因此,从上述现象中探索文化本质,能为中国飞机行业的发展提供更多启示。

Abstract: the Western aircraft industry represented by Boeing has a century of history, China's aircraft industry has made some progress in the past 80 years. Although the development path of Chinese and foreign aircraft cause is different, it has certain theoretical and practical value to explore the history and present situation of Chinese and Western aircraft development. China's aircraft industry has gone through a tortuous process from purchasing and copying to developing its own aircraft, pursuing self-reliance and self-improvement, while the western aircraft industry, represented by Boeing, has always been in a leading position, constantly updating and iterating, more innovative. Secondly, from the cross-cultural perspective to analyze the cultural causes behind it, that is, at the cultural level: China's agricultural civilization, the concept of good learning has a profound impact on the development of China's aircraft industry, in the dimension of uncertainty avoidance, China and the west, represented by the United States, have a low value, with the spirit of stability and seeking new. Therefore, exploring the cultural essence from the above phenomena can provide more enlightenment for the development of China's aircraft industry.

关键词: 飞机发展史, 中国, 波音, 跨文化比较

Keywords: aircraft history, China, Boeing, cross-cultural comparison

1. 引言

人类探索各种航空器的历史由来悠久。中国的风筝和孔明灯以及西方的热气球和飞艇都代表着不同地域的文化特色,而1903年美国莱特兄弟创造了人类动力飞行的历史,自此人类的飞机事业开始发展。本文重点对中西方飞机发展史进行比较研究,以探索文化差异背后的现象,以得出有益启示。

在飞机研制领域,波音和空客是全球领先的飞机生产商,其不仅在历史传承上表现卓越,在技术创新上也遥遥领先。相比之下,中国飞机事业的发展较为曲折。新中国成立之前,中国的飞机制造业探索了几十年,但由于国民政府时期的政治问题,飞机制造业从起步、兴盛走向衰落。新中国成立后,飞机制造业历经磨难,在Y-10支线客机、ARJ-21支线客机的自主研发以及国产大飞机C-919的成功推出等方面均取得了巨大成就,这反映出中国在飞机行业上所付出的努力。这种差异背后能给我们带来怎样的启示?

2. 国内外飞机发展史概要

本文选取具有代表性的美国波音飞机发展史作为国外研究对象,以近百年中国飞机的发展史实为国内研究对象。

2.1 波音发展历程

波音的发展分为以下四个阶段。

第一阶段:一战期间(20世纪初),从军机生产起步。

1916年,波音公司成立,如今已发展成全球最大的民用飞机制造商,其历史见证了人类飞行第一个世纪的发展,初创时仅有一个简陋船坞作工厂,一战时,波音公司接到了美国海军部的首单订单,就此开始生产军用飞机。

第二阶段:一战后至二战期间(20世纪20年代~40年代),

军机生产迅速发展。

一战后,波音因剩余军机,开拓国际民航航线并兼并多家公司。二战时,军机生产促进波音发展,B-17/B-29/B-47/B-52的研制突飞猛进,但民机制造如B247失败,军机生产为波音在民航领域奠定了基础。

第三阶段:二战之后(二战后~20世纪60年代),军转民成功转型,率先领航全球民航业。

二战结束后,波音公司准确判断到未来民航市场走向——喷气式飞机,于是投资研发波音367-80,并在1957年成功推出波音707喷气式客机,获得上千架订货量。此后,波音推出了系列成功的客机,并在民机行业确立了领先地位。尽管在60年代末波音输掉了大型军用运输机的竞争,但此时投资于洲际客机波音747的举措却使其获得了巨大成功,进而奠定了其在民机行业中的霸主地位。

第四阶段:20世纪60年代至今,民用时代的黄金发展期。

波音公司成功转型后,不断研发新产品,推出系列民航客机,取得巨大成功。1997年,波音与麦克唐纳·道格拉斯公司合并,优势互补,进一步加强波音在民用航空领域的领先地位。波音现有的民机产品包括707、717、737、747、767、777、787等系列飞机和公务机。

从波音以上几个阶段的发展来看,可以得出波音发展的一些特色:

一、追求卓越,砥砺前行:波音在民航史上占据了多个世界之最,如波音247为第一架全金属客机,波音737是最畅销的喷气飞机,而波音787成为超大面积复合材料的典范。波音

公司自创建之初，一直致力于推动航空领域的创新和发展，成为业界佼佼者。

二、投资创新，推陈出新：波音公司不断进行技术创新和产品研发，以保持其在市场上的竞争力。

三、军民融合，有机转型：二战时期，波音公司通过生产军机为民用航空领域打下基础，成功实现了从军用向民用飞机制造的转型。

四、合并收购，优势互补：波音公司通过收购其他企业，实现资源优势互补，进一步扩大了其在民航领域的市场份额。

五、勇于冒险，敢于创新：波音公司以前瞻性思维和勇于冒险的精神，在市场走向的把握和决策方面占有优势，将航空科技融入整个经济系统，成功探索出一条军民技术互动的航空科技工业发展之路。

综上所述，波音始终抓住市场机遇，以军民结合、投资创新和合并收购为手段，不断推陈出新，实现了在民航领域的持续发展和领先地位的巩固。就如民航专家林明华对波音飞机的描述，“其外在散发着自信的气息，表里如一，直来直往，身手敏捷，恰到好处，犹如扬扬出鞘的剑客，转眼之间，绝尘而去。”

2.2 中国飞机发展史

中国飞行历史悠久，风筝是中国最早的飞行器之一。中国飞行发展分三大阶段：旧中国起步期、新中国建立前的艰苦创业期和改革开放以来的持续快速发展期。中国飞机事业发展曲折，从仿制到自主研发，才逐步实现自立自强。中国飞机发展史，是中国人飞天梦想的追逐史、奋斗史和强国报国史。

第一阶段：旧中国飞机事业艰难起步（1909—1949）

早期中国的航空事业是在西方侵华、中国抗争与学习西方技术的基础上起步的，有其独特的历史背景。因此，中国航空与军事紧密相关。

国民党政权与国外合作发展民用航空超过20年，取得了一定成就。1909年冯如在美国制造飞机并试飞，仅比莱特兄弟晚了6年。1911年冯如制造双翼飞机，并在奥克兰展示成功。1923年中国制造了第一架飞机，孙中山题写“航空救国”。20世纪20年代末至1949年期间，中国飞机发展依赖中外合作建立航空公司。1919年北京政府购买美国商用飞机，1928年南京政府利用外资购买飞机和技术开辟民航航线。随后，中美合资和中德合资的各大航空公司成立，并购买各种型号飞机，成功转亏为盈。1948年，中国航空公司事业达巅峰，但西方实行技术封锁，导致中国未能从合作中发展出自身航空实力。

第二阶段：新中国建立前民用航空艰苦创业（1949—1977）

国家在百废待兴、物力维艰中大力支持民航起步和建设。新中国成立到改革开放的28年间，中国飞机事业发展一波三折，基本靠购买外国飞机，探索合作开发研制本土飞机。1950年，新中国民航初创时，仅有30多架小型飞机。1957年底，主力机型为伊尔14型和里2型及运5型。1964年，苏联HK-6技术配合中国本土研发出中国第一架民用客机。文革动荡十年，中国飞机事业遭遇严重冲击，但也有所进展。中国民航陆续增加新飞机如英国三叉戟飞机和苏制安24型飞机；运（Y）-10是上海航空工业公司研制的四发远程喷气式客机。

第三阶段：改革开放以来持续快速发展期（1978—今）

改革开放以来，中国民航业进入持续健康发展的新阶段。从仿制、购买到自主研发设计，中国飞机事业在曲折中稳步前

进。本阶段的中国飞机事业大致可分为合作生产和自主研发两阶段。

中西合作生产的飞机型号包括原西德MPC75型、美国MD82型，但都没形成规模。1992年，上海与美国麦道再次签订合同，在上海总装20架MD-90-30，但因麦道在1997年被波音兼并等多方原因，仅制造2架飞机后中止计划。新一代B737系列飞机的尾翼和机身尾部段在我国生产。2005年空客A320系列总装厂在天津落户。

近几十年来，中国民机制造技术水平低、面临技术封锁和市场占领困境，但中国航空工业集团、中国商飞等企业积极研发ARJ21-700和C919等机型。C919是中国第一款按最新国际适航标准研制的干线民用飞机，具有自主知识产权和世界先进水平。

3. 跨文化比较

纵观中西飞机事业发展历程，可发现一些特点。

第一，发展路径存在差异。西方以美国为代表的飞机事业发展顺利，以美国为代表的西方飞机事业是十分成功和激进的。而中国的飞机事业发展则经历了从无到有、从小到大、从弱到强的曲折过程。改革开放后，中国自主研发ARJ-21系列以及C919，终于实现了大飞机的自主研发，扭转了中国飞机事业的尴尬局面。

第二，创新状况不同。西方以自主创新为主，引领着世界飞机行业，成为行业领头羊；中国曾通过大量购置和仿制获得技术，近几十年开始着力自主研发，但仍处于起步阶段，研发飞机类型相对较少，型号系列单一。

第三，发展动机不同。波音自始就以创造价值、赚取利润为目的，通过军用飞机订单在两次世界大战中获得了重要发展和资本积累，持续的盈利成为公司发展的不竭动力。相比之下，中国飞机是在内忧外患的条件下开始，孙中山、周恩来等人强调航空强国的重要性，如今的自主研发大型飞机也出自此信念，即通过发展航空实现国家的强大，是一种强烈的报国爱国情，体现了中国人独有的精神和韧性。

第四，均起源于军事。波音公司最初的订单来自美国国防部，而中国的飞机制造则始于内外交困的清政府，当时航空报国成为发展飞机行业的动力。可以说，军事活动在中西方的飞机事业发展中均发挥了重要作用。

4. 寻根文化渊源

中西飞机发展史中的诸多差异有多方面原因，诸如文化差异、政治环境、技术水平以及市场需求等。本部分重点探究其文化渊源。

第一，中国民航飞机制造业从仿制到自主研发，展示了中国人善于学习的特点。相比之下，西方更注重探索和发现。这种不同反映了中西方历史、经济和技术条件的差异。

儒家文化作为中华民族的主体精神代表，不仅借鉴道家和佛教的思想，还将人的潜意识和显意识纳入研究范围。因此，中华民族的主体精神，特别是以儒学为代表的主体精神，是一种善于学习、自我完善的文化。在引进国外先进技术的基础上，不断改进创新以适应本土情况。由于新中国成立初期的经济、技术和人才条件的限制，中国的飞机发展一直处于被动状态。改革开放后，中国开始引进技术和仿制。最近十几年才转变为主动状态。经过一定时间、技术和经济条件的积累以及学习吸收，中国才开始自主研发。

（下转第37页）

(上接第32页)

第二,中西方的基本价值观存在诸多差异。西方属于工商文明,强调效益和利益,追求探索和创新;而中国文化以农耕文明为基,强调与自然环境的和谐相处,注重稳定、平和及可持续发展。

西方海洋文化催生了工商文明,现代化的航空业起源于西方,飞机制造业是其文化精髓的缩影。相反,中国文化基于完善的农耕文明,直至今日,中国人的精神基础仍以农耕文明为主,这使中国在面对新问题时具有独特优势,但在现代工商业的发展中也存在劣势。改革开放以来,中国开始向工商文明转型,但仍深受农耕文明的影响。例如,中国在飞机制造方面经历了从仿制到自主研发的过程,各方面设计与其他国家保持了类似的风格,追求稳妥。因此,中国在飞机研制领域需探索创新。

第三,跨文化的不确定性规避反映中国在全球化发展中的适应性。

在跨文化理论中,不确定性规避被认为是文化差异的重要维度(吉尔特·霍夫斯泰德,1993)。它描述了一个社会对于不确定性情境的威胁程度及其应对方式。在低不确定性规避的社会中,人们更容易接受生活中的不确定,愿尝试新想法。这种社会注重个人的自主性和独立性,以及创新和冒险精神。典型国家包括美国、瑞典和芬兰等。相反,在高不确定性规避的社会中,人们更倾向于通过严格的规则和指示来避免不确定性情境。这种社会注重集体的规范和控制,如日本和韩国。在此文化维度中,中国的不确定性规避指数为40,这暗示中国文化中

也具有一定的冒险与创新精神,对于风险的承受能力较高。中国人能更灵活地遵守规则和法律,注重实用主义和适应性。在商业领域如在飞机研制中,中国在积极适应全球化的挑战 and 变化中不断寻求创新和发展。

5. 结语

透视中西飞机发展史,看到了西方的创新进取和利益驱动,中国的模仿、学习和强国报国情结。无论中西方在飞机制造方面有怎样的异同点,都映射出中西文化的差异与融通,这为今后探索、分析并阐释民航史提供了借鉴。

参考文献:

[1]吉尔特·霍夫斯泰德.文化与组织:心理软件的力量(第三版)[M],北京:电子工业出版社,2019.

[2]李军,林明华.中国民用航空史[M],北京:中国民航出版社,2019.

[3]Jay Singh. A Look Back: American Airlines' History With Boeing Aircraft,

<https://simpleflying.com/american-history-boeing-jets/>,
Apr.11,2021

作者姓名:田媛

工作单位:中国民航大学外国语学院

依托项目:2022年中国民航行业文化研究中心开放式基金课题“中外民航文化的跨文化解读”成果,项目编号:MHWH2022/21

2022年中国民航大学校级教育教学改革与研究项目“跨文化视域下的民航文化概况(英语)”成果,项目编号“CAUC-2022-B2-011”

