

ZHONGGUO MINYONG HANGKONG GONGYE
JINRONG FUWU XITONG YANJIU

中国民用航空工业 金融服务系统研究

苗得雨 著



航空工业出版社

中国民用航空工业 金融服务系统研究

苗得雨 著

航空工业出版社
北京

F426.8
M724

内 容 提 要

本书运用金融发展理论、战略产业理论、复杂系统理论和路径依赖理论,采用定性分析与定量分析相结合的方法,借鉴国外民用航空工业金融服务经验,结合我国民用航空工业金融服务现状,以利于我国民用航空工业发展和金融结构更加合理、金融体系更加完善为目标,首次从理论上论证研究了民用航空工业与金融发展的互动机理及民用航空工业对金融服务的系统性需求;从政府层面、产业层面和企业层面,提出了金融对民用航空工业发展的全方位服务策略和政策建议。

本书的读者对象为关心民用航空工业发展的政府管理人员,民用航空工业和实业界人士,科技人员,院校师生和广大的航空爱好者。

图书在版编目 (C I P) 数据

中国民用航空工业金融服务系统研究/苗得雨著. —北京:
航空工业出版社, 2009. 11
ISBN 978 - 7 - 80243 - 384 - 7

I. 中… II. 苗… III. 民用航空 - 航空航天工业 - 金融 -
系统管理 - 研究 - 中国 IV. F426. 5 F832. 44

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 194746 号

中国民用航空工业金融服务系统研究
Zhongguo Minyong Hangkong Gongye Jinrong Fuwu Xitong Yanjiu

航空工业出版社出版发行

(北京市安定门外小关东里 14 号 100029)

发行部电话: 010 - 64815615 010 - 64978486

北京凯达印务有限公司印刷

全国各地新华书店经售

2009 年 11 月第 1 版

2009 年 11 月第 1 次印刷

开本: 720 × 960 1/16

印张: 13. 25

字数: 260 千字

印数: 1—2000

定价: 38. 00 元

序

如果把航空工业比作现代工业的“皇冠”，那么大型民用飞机可以说是皇冠上最大、最璀璨的“明珠”。新中国成立以来，我国政府曾先后对民用航空工业的发展做出过多次决策。20世纪70年代研制“运10”，是毛主席、周总理下的决心；20世纪80年代邓小平同志又明确提出“国内航线飞机要考虑自己制造”，“今后国内民航飞机统统用国产飞机”。直至改革开放三十周年之际，党中央、国务院决定实施大型飞机重大专项，继承了老一辈国家领导人的伟大思想，也反映了我国航空客运市场持续增长的巨大需求，更标志着我国新型工业化道路开始向崭新阶段攀越。这也正如2007年2月26日国务院常务会议所指出的那样，自主研制大型飞机，发展有市场竞争力的航空产业，对于转变经济增长方式、带动科学技术发展、增强国家综合实力和国际竞争力，加快现代化步伐具有重大意义。

备受世人瞩目的我国大型飞机重大科技专项在结束了长达四年的论证、研讨和决策后，项目的新型实施主体——中国商用飞机有限责任公司已经正式成立，大飞机研制的各项工作已经紧锣密鼓地全面展开。此时，苗得雨同志所著《中国民用航空工业的金融服务系统研究》一书的付梓，就是紧紧围绕我国大型飞机重大科技专项的实施。作者在认真分析翔实的国内外文献资料基础上，深入研究了现代民用航空工业和金融业互动发展的历程和特点，揭示和分析了当代一个国家或国家集团的民用航空工业和金融业良性互动、共同发展的客观规律。同时，针对体制机制必须先行的我国实际，作者创造性地提出建立以主银行为核心的公司治理机制，从理论和实践两个方面形成该论文的亮点。因此，该书对于我国实施大型飞机重大科技专项，发展大型民用飞机产业，有着独特的学术意义和应用价值，也填补了国内研究的一项空白。

金融是现代经济的重要组成部分，由于理念和体制原因，金融业的发展在我国长期滞后，约束了经济、技术乃至社会发展。随着我国市场经济体制的推进，特别是我国进入结构调整、技术升级的新阶段，如何有效支持新兴战略性新兴产业发展的问題日益突出。苗得雨同志选择民用航空工业为切入点，着重破解了金融与战略产业互动机制的难题，不仅十分必要，而且非常及时，其研究成果具有较强的

理论价值和现实意义。本书使用一个比较完整的框架，系统研究了我国民用航空工业的金融服务问题。本书首先将金融置于经济大系统中进行研究，突破了就金融而论金融的局限；其次，注重从实践中提炼理论，对国外先行国家的情况进行了比较研究，以揭示其规律和启示。第一章 民用航空工业金融服务体系构建

前 言

民用航空工业是对国民经济和社会发展、国家安全、国家科技进步有着重要影响的战略产业。现代民用航空工业具有高度国际化商业运营的特点,金融业的有效支持和服务对其持续和健康发展至关重要。研究民用航空工业的金融服务系统,对我国民用航空工业实现跨越式发展,增强国际竞争力,打破世界民用航空制造的垄断格局意义重大。与此同时,也将促进金融业的进一步发展完善,提高金融资本效率,并为金融如何服务战略产业发展,促进产业结构升级,尽快转变经济增长方式提供一个有现实指导意义的借鉴。目前,我国已正式确定大飞机项目,民用航空工业金融服务系统的研究更显得尤为迫切。

通过文献分析发现,当前的相关研究主要集中在金融与经济及产业之间关系的宏观问题方面,金融与产业的关系研究较少,尤其缺乏金融对战略产业服务体系的研究,更鲜见关于民用航空工业发展过程中金融服务问题的系统性著述,而这个问题的研究对民用航空工业等战略产业的发展及提高金融服务质量和效率是极其重要的。

本书运用金融发展理论、战略产业理论、复杂系统理论和路径依赖理论,采用定性定量分析相结合的方法,借鉴国外民用航空工业金融服务经验,结合我国民用航空工业金融服务现状,以利于我国民用航空工业发展和金融结构更加合理、金融体系更加完善为目标,首次从理论上论证研究了民用航空工业与金融发展的互动机理及民用航空工业对金融服务的系统性需求;从政府层面、产业层面和企业层面,提出了对民用航空工业发展全方位的金融服务策略和政策建议,填补了国内空白。

航空工业有军民之分,军用航空工业的发展主要服从国防战略和武器装备需求计划,依赖国家财政支持。民用航空工业则具有鲜明的产业特征,服从产业经济发展规律。所以,本书在研究范畴上重点分析民用航空工业的金融服务系统,同时考虑到民用航空工业的战略特殊性,在理论和策略研究中加强了对政策变量的分析。具体研究内容主要包括研究基础、实践研究、理论研究和策略与政策研究四大部分。

研究基础部分由第1、第2章组成。第1章阐述了研究动因,综合介绍了本

书研究内容、逻辑思路和主要创新,并对相关概念进行了界定和解析。第2章针对现今缺乏金融对民用航空工业服务的相关研究,分析了经济发展与金融发展相互关系问题、不同金融结构对经济增长影响、金融发展对产业发展影响等相关研究现状,以此作为作者研究民用航空工业金融服务系统的研究基础,并由此把握研究的方向和深度。

实践研究部分由第3、第4章组成。第3章从欧、美、俄、印尼、巴西等国家航空产业政策中金融手段的运用和国际航空租赁角度,分析了发达国家金融对民用航空工业这种政府干预色彩浓、资本密集度高、产业周期长的战略产业的服务实践及产生的效果,研究了发达国家民用航空工业金融支持和服务的经验教训,及其对我国民用航空工业金融服务的重要启示。第4章从货币市场、资本市场、租赁市场角度,剖析了我国民用航空工业金融服务现状和存在的问题。该部分的研究为后面的研究提供了实践依据。

理论研究部分由第5、第6章组成。第5章结合战略产业和金融发展相关理论,采用定性和定量分析相结合的方法,研究了民用航空工业与金融业互动发展的内在机理,从而论证了金融资源向民用航空工业倾斜的必要性和合理性,为金融业加强为民用航空工业等战略产业的服务和支持提供了理论基础。第6章以复杂系统理论为基础,研究了我国民用航空工业金融服务系统的关键要素,建立了民用航空工业金融服务系统模型,提出了我国民用航空工业不同发展阶段金融系统不同的服务方式和支持途径,从而有利于针对性地提出金融服务策略和政策建议。

策略与政策研究部分由第7、第8、第9章组成。第7章以路径依赖理论为基础,在对国内外民用航空工业企业治理模式的历史沿革进行深刻剖析的基础上,提出了以促进产业发展和有利于金融服务为目标的我国民用航空工业企业治理模式改革方案。第8、第9章从政策性金融、商业性金融、租赁、资本市场、金融政策和国际环境等方面,提出了我国民用航空工业发展的全方位金融服务策略和具体的财政金融政策需求。

本书的创新主要有四点:第一,采用定性定量分析相结合的方法,研究论证了金融服务与民用航空工业发展的互动机理,首次提出了在国家战略框架下,我国民用航空工业可持续发展的前提之一是金融安排的改进先行,为金融业如何加强对以民用航空工业为代表的战略产业的服务和支持提供了理论基础。第二,首次应用复杂系统理论,分析论证了民用航空工业的金融服务是一个系统而非单一要素,并提出了我国民用航空工业金融服务的关键要素及各要素的支持特性和途径。第三,首次应用“路径依赖”理论对我国民用航空工业的企业治理模式进

行了剖析,指出了我国现有民用航空工业体制的核心问题及其原因,通过分析打破现有低效路径依赖的外部变量,构建了一种新型的民用航空工业公司,它以国有资本为主体,具有股权多样化的共同治理结构,有利于金融有效支持,从而适合我国民用航空工业的发展。第四,首次提出我国民用航空工业的发展,应充分发挥以间接融资为主体的金融结构优势,引入以主银行为核心的公司治理机制,同时构建大型航空租赁平台,建设和完善我国多层次资本市场体系。

本书提出的核心观点和主要结论有:我国民用航空工业良性的可持续发展需要金融安排的改进先行;金融服务要认真处理好政府主导与发挥市场配置资源基础作用之间的关系,且必须坚持市场化运作的前提;提高金融发展水平和获得新的行业发展利润是金融业为民用航空工业提供扶持的内在动因;现代企业制度的建立是金融业有效扶持民用航空工业的必要条件;金融业对民用航空工业的服务系统是个复杂系统,包含较多相互关联的要素,主要有政策性金融、商业性金融、航空租赁、资本市场、金融政策、国家环境等,不同的金融服务要素对航空工业具有不同的支持特性,在航空工业发展的不同阶段,金融各要素对航空工业有不同的支持途径;间接金融扶持在民用航空工业发展现阶段具有比较优势,构建航空租赁平台是金融扶持的重要内容,建立多层次资本市场体系是产业可持续发展的保障;需要建立金融创新协调机制,并通过各级政府制定和完善相关产业政策包括金融政策,建立一套保障我国民用航空工业可持续发展的投资诱导机制以及风险分配机制,为产业的健康发展保驾护航。

目 录

第1章 绪论	1
1.1 我国民用航空工业的发展现状	1
1.2 研究背景	3
1.3 研究的目的和意义	5
1.4 思路及逻辑安排	6
1.5 研究内容及结论性观点	7
1.6 主要创新	12
1.7 相关概念的界定和解析	14
1.7.1 民用航空工业	14
1.7.2 金融服务	15
第2章 相关研究综述	17
2.1 经济发展与金融发展相互关系问题研究	17
2.2 不同金融结构对经济增长影响研究	21
2.3 金融发展对产业发展影响研究	24
2.4 当前研究及问题	28
第3章 国外民用航空工业金融服务分析及启示	31
3.1 国外民用航空产业政策中金融手段的运用	31
3.1.1 美国民用航空工业发展过程中金融业的作用分析	32
3.1.2 欧盟各国民用航空工业发展过程中金融业的作用分析	35
3.1.3 其他国家航空产业政策中金融手段的运用	39
3.2 国际航空租赁业发展分析	43
3.2.1 国际飞机租赁业发展现状	43
3.2.2 美国飞机租赁业的发展状况	45
3.2.3 欧洲飞机租赁业的发展状况	48

3.2.4 日本飞机租赁业的发展状况	51
3.3 各国民用航空工业金融服务对我国的启示	52
第4章 国内民用航空工业金融服务分析	58
4.1 货币市场影响分析	59
4.1.1 我国金融功能的财政化	60
4.1.2 我国银行业支持新兴产业发展的功能尚不健全	61
4.1.3 银行业是中国民用航空工业发展的关键性因素	65
4.2 资本市场影响分析	68
4.2.1 民用航空工业上市公司股权结构	68
4.2.2 民用航空工业上市公司经营绩效分析	71
4.2.3 民用航空工业上市公司绩效影响因素分析	73
4.3 国内航空租赁市场分析	78
4.3.1 航空租赁业发展现状	78
4.3.2 我国航空租赁业面临的主要问题	81
4.4 国内金融服务系统是民用航空工业发展过程中较大的弱项	84
第5章 金融业与民用航空工业的互动发展机理研究	87
5.1 战略产业相关理论	87
5.1.1 支持战略产业发展的目的和理由	87
5.1.2 战略产业的支持过程	89
5.1.3 民用航空工业的战略产业特性	92
5.2 金融在民用航空工业发展过程中的功能分析	94
5.2.1 资金形成功能	95
5.2.2 资金导向功能	95
5.2.3 信息揭示与公司治理功能	97
5.2.4 风险管理功能	97
5.2.5 信用催化功能	98
5.3 金融业与民用航空工业的互动发展机理研究	98
5.3.1 金融资源的产业范围选择	99
5.3.2 金融业扶持民用航空工业的动因分析	100
5.3.3 金融业发展对民用航空工业的影响	103

5.3.4 金融业对民用航空工业扶持的制约因素	105
5.3.5 民用航空工业发展的金融支持机理	106
第6章 民用航空工业金融服务系统理论分析	108
6.1 复杂系统相关理论	108
6.1.1 系统的概念及一般描述	108
6.1.2 复杂系统及其经济学意义	109
6.2 金融服务是复杂系统	111
6.2.1 金融服务系统的复杂性分析	111
6.2.2 金融系统复杂性的特点	111
6.3 民用航空工业金融服务系统模型	112
6.3.1 民用航空工业金融服务系统各影响要素分析	113
6.3.2 民用航空工业金融服务系统模型	119
6.4 民用航空工业发展周期中各阶段的金融支持分析	121
6.4.1 民用航空工业发展初期的金融支持	121
6.4.2 民用航空工业成长及扩张期的金融支持	122
第7章 民用航空工业企业治理模式改革研究	124
7.1 路径依赖理论	125
7.1.1 路径依赖的含义	125
7.1.2 制度变迁中的路径依赖理论	126
7.1.3 历史事件的重要性	127
7.2 民用航空工业企业治理模式的路径依赖	128
7.2.1 企业治理模式依从“路径依赖”	128
7.2.2 民用航空工业建立现代企业制度是金融业有效扶持其发展的 关键	129
7.3 国外民用航空工业企业治理模式分析	131
7.3.1 波音公司模式分析	131
7.3.2 空中客车公司模式分析	132
7.3.3 国外民用航空工业企业治理模式启示	133
7.4 我国民用航空工业企业治理模式选择研究	134
7.4.1 建立新型民用航空工业公司的思考	134

7.4.2 新型民用航空工业公司的特点和组织架构	135
7.4.3 建立以主银行为核心的公司治理机制	137
7.4.4 建立新型民用航空工业公司应注意的问题	141
第8章 民用航空工业金融服务策略研究	143
8.1 金融业服务于民用航空工业发展的基本原则	144
8.2 民用航空工业金融间接支持策略研究	146
8.2.1 发挥政策性金融的投资诱导功能	146
8.2.2 充分发挥商业银行的资源配置功能	148
8.3 大型航空租赁平台构建研究	150
8.3.1 大型飞机租赁公司组建设想	151
8.3.2 构建航空租赁平台	154
8.4 民用航空工业直接金融支持策略研究	156
8.4.1 资本市场组织结构调整	157
8.4.2 资本市场交易结构调整	158
8.4.3 资本市场流通结构调整	159
第9章 民用航空工业金融服务政策研究	161
9.1 完善财政金融政策	162
9.2 制定税收优惠政策	165
9.3 开展飞机租赁的政策建议	166
9.4 其他对民用航空工业的扶持政策	169
9.5 制定适应 WTO 条款的民用航空工业补贴政策	171
第10章 结论与研究展望	175
10.1 结论	175
10.2 研究展望	184
参考文献	185

第 1 章 绪 论

1.1 我国民用航空工业的发展现状

选择具有一定基础和优势、关系国计民生和国家安全的重点行业和关键技术领域,集中力量,重点突破,实现跨越式发展,推动产业结构逐步优化升级,是发展中国家追赶发达国家的重要方式。新中国成立以来的半个多世纪,我国的科技事业从无到有,蓬勃发展。至今,我国已建立起相对完整的产业和科研体系,取得一大批举世瞩目的科研成果,造就了国家现代化建设的脊梁。今天,在我国面临推进经济结构调整和转变发展方式的历史关头,加快科技进步、支撑经济持续健康发展,是“国家发展战略的核心,是提高综合国力的关键”^[1]。在不断提高我国科技自主创新能力的基礎上,将知识和技术密集、资金密集、附加值高、产业关联度高、符合环境保护的现代制造业作为发展重点,积极抢占世界高新技术产业竞争的制高点,扭转我国经济在整体上处于国际产业分工中的“低端”状态,对我国推进经济结构调整和转变发展方式具有重要意义。

航空工业是 20 世纪的新兴产业,其中大型民用飞机产业属于产业升级阶梯中最高层次的产业,发达国家一向高度重视航空工业的发展,发展中国家和地区也越来越重视航空工业的发展。50 多年来,大型喷气式客机已成为民用航空运输业的主流装备,其制造能力体现了当代工业制造技术的最高水平。民用航空工业是典型的集知识密集、技术密集和资本密集于一身的产业,同时又是高风险、高附加值和长周期的战略性产业,具有技术综合性强、全球化程度高、与现代金融业有着极高依存度等特点,其发展水平是衡量一个国家科技水平、工业水平和综合国力的重要标志之一。对于我们这个大国来说,发展航空工业的战略意义不言自明。在 21 世纪,推进我国航空工业的大发展并使之实现产业化的跨越,是带动国家工业和科技现代化、提高综合国力的一个重要的战略性举措。

我国的航空工业是新中国成立后建立起来的。为了建设航空工业,中央人民政府人民革命军事委员会和政务院于1951年颁发了《关于航空工业建设的决定》,宣告了中国航空工业的诞生。抗美援朝战争胜利后,航空工业被列为国家重点建设的工业部门,在全国各行业的大力支持和苏联的技术援助下,迅速建成了第一批骨干企业并形成生产能力。1954年新中国生产了第一架飞机——初教5;随后,自行研制成功超声速强击机——强5,使中国成为世界上少数能自行生产飞机特别是喷气式飞机的国家之一。从60年代开始,航空工业进入了一个建立相对完整的工业体系时期,在全国各地特别是大三线地区建设了一批新的工厂、科研院所和航空院校,虽然十年动乱明显拉大了与世界航空工业的差距,但在改革开放以后,航空工业按照“军民结合、平战结合、军品优先、以民养军”的十六字方针,开始大规模的“军转民、内转外”的战略转变,歼7系列、歼8系列、“飞豹”、直8、直9、直10等一大批新型航空武器成批装备部队。与此同时,民用飞机的发展也迈出了步伐,运7、运8、运10、运11、运12等相继试制或研制成功,先后与上百个国家和地区建立了贸易与合作关系,与美国合作生产的大型干线客机进入了国际市场,国外航空零部件转包生产不断扩大,中国生产的飞机、发动机零部件,装配到世界主要客货机型上。经过50多年的发展建设,我国航空工业形成了专业门类齐全,研究设计、试验制造手段基本完整的工业体系。从建国初期只能简单地修理飞机,发展到今天能自主研制生产歼击机、歼击轰炸机、轰炸机、强击机、运输机、侦察机、教练机、直升机、空中加油机、无人驾驶飞机和空空导弹、空地导弹、岸舰导弹、舰舰导弹,以及多型号、成系列的航空发动机、机载设备等,自行研制生产了我军装备中90%以上的航空武器。航空工业的发展,特别是一批高水平、高性能、全天候作战的重点型号陆续装备部队,使我军拥有了一批克敌制胜的高科技航空武器装备,从而为保卫国家安全和领土完整奠定了必要的基础^[2]。

经过50多年的发展,我国航空工业为国防现代化建设做出了历史性贡献。但是,相对于我国军用航空工业所取得的辉煌成就,我国民用航空工业同世界发达国家相比还有较大的差距,无法适应国民经济迅速发展对民航运输的巨大需求。航空工业企业长期以来形成了一种集团大而散,形不成整体优势,企业小而全,专业重复、效率低下的问题。我国拥有着世界上最大、最有潜力的航空市场,大型民机却基本被波音公司和空中客车公司所垄断。毫无疑问,没有大型民用飞机的我国航空工业是不健全的航空工业,其现代化更无从谈起。同时,历史上在全军工体系下形成的工业布局和产品布局,使得我国的民用航空工业并没有表现出理应具有的产业关联度高、科技辐射和技术带动性强的产业特点,对我国

经济的整体性贡献度也不大。

1.2 研究背景

发展大型民机产业是我国几代领导人的夙愿，也是中国人民的强烈愿望。正如英国《金融时报》的评论，中国从未隐藏力图成为世界航空航天行业一支主要力量的雄心。新中国成立以来，我国政府曾先后对民用航空工业的发展做出过六次决策。最近的一次就是2006年2月，国务院将大型飞机项目列入《国家中长期科学和技术发展规划纲要（2006—2020年）》和《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》。2007年2月26日，国务院常务委员会指出：自主研制大型飞机，发展有市场竞争力的航空产业，对于转变经济增长方式、带动科学技术发展、增强国家综合实力和国际竞争力，加快现代化步伐具有重大意义。

笔者认为，我国开展大型飞机项目的关键意义不仅在于研制大型飞机项目，而且是通过项目的实施实现产业升级和技术进步，同时还要以此为契机，探索高科技领域投融资体制改革，由投资和出口拉动的增长模式转为技术进步和效率提高驱动的增长模式，真正实现产业的良性发展，推动金融业的发展，实现产业和金融业的良性互动发展，进而推动整个国民经济的发展。目前我国在许多产业上已经开始具有比较优势，大型民机产业的形成，将使我国进一步缩小与发达国家之间的差距。尽管我国民用航空工业与国外的先进水平存在较大差距，但我国目前已经具有设计和制造大型客机能力的初步条件。我们应当维持并进一步提升自己的大型客机生产能力，把它作为进一步产业升级的后备支柱产业，提高我国经济发展后劲。

新世纪我国民用航空工业的发展环境发生了巨大的转折和变化。以我国正式发布的大型飞机项目为标志，我国的民用航空工业将在市场化的体制背景、全球化的国际背景、市场约束型的经济环境中展开。在这种已经变化了的市场环境中，仅仅依靠国家的财政资源支持民用航空工业的发展，将很难在全球化的市场中取得商业化成功；单纯依靠国家财政资金的注入来持续扩大民用航空工业建设规模的方式已不具有可行性；同时，单纯依靠政府而不是市场的力量，通过行政化的操作方式进行民用航空工业的建设也不能促进民用航空工业发展绩效的提高。

要将党中央和国务院的有关决策落到实处，就必须从系统的角度考虑我国

民用航空工业发展过程中的扶持问题。笔者认为,为实现对发达国家的赶超,我国必须对民用航空工业进行全力扶持,在此过程中金融资本将起到重要的关键性的作用。笔者自2004年以来陆续参与了多项与民用航空工业相关的课题研究和项目实践。在此过程中笔者认识到,金融业在民用航空工业发展过程中起着关键性的纽带和带动作用,是支持民用航空工业持续、健康发展的力量源泉。

笔者认为,金融服务系统在我国民用航空工业发展过程中的作用属于一种制度安排。金融业在我国民用航空工业的发展过程中并不是简单地解决其资金需求问题,更重要的是通过金融业的介入,解决产业内部资源凝聚、分配和结构的合理性问题,解决行业发展过程中的风险分配问题,提高企业治理能力和保持行业发展的长久活力,从而促使行业按照客观规律得到健康发展。因此,金融业与大型飞机产业的良性互动发展,将为我国其他高科技战略产业的发展起到一个重要的示范和带动作用。

笔者认为,政府必须充分重视市场机制在我国民用航空工业发展过程中的基础性作用。我国大型民机领域在历史上的基本教训,就是忽视了市场机制在产业发展过程中的基础性作用,造成产业不能按照社会主义市场经济的原则运作,实现产业内部的优胜劣汰以及保持产业结构的优化,这也许就是我们当前讨论民用航空工业发展问题上一些研究的盲点所在。国家明确坚定的发展战略和产业政策,直面市场竞争,转变依靠行政计划和财政支持的旧体制,是大型民用飞机项目成功的前提条件。在大型民用飞机项目的实施过程中,政府可以通过财政补贴等方式和方法表明政府坚定发展该产业的决心,但这种财政补贴更多地应该表现为政府对企业的发展产业过程中技术风险的分担,而不能异化并延伸为对企业经营过程中市场风险的承担,更不能通过财政、政策性金融或财政的金融替代来包揽行业的投资,不能因为政府的干预而影响民用航空工业以及金融业的竞争活力。换句话说,在我国民用航空工业的发展过程中,必须充分发挥金融体系的资本配置职能,更多地引入市场化操作机制,更多地以市场化手段来促进民用航空工业的结构调整和资产重组,通过市场化来使民用航空工业做大做强。

总之,我国民机产业的起步阶段,一方面需要充分动员国家现有航空科技和工业资源,研制市场具有一定竞争力的飞机产品,同时也必须充分考虑资金筹措和建立产业与金融合作机制问题。要注意的是,金融服务不仅仅是简单的贷款和公司上市问题,而是国家在产业发展过程中所实施的政策系统对资源配置的导向问题。要使国家发展民用航空工业的战略目标落到实处,需要改变的不是某些局

部的政策和实施办法,而是从政策体系的高度进行反思和调整。鉴于此,笔者选定我国民用航空工业的金融服务系统研究作为书稿的选题,系统性地分析了在当前世界经济环境和我国金融体制改革逐步深化的背景下,我国民用航空工业在产业化发展过程中,可持续发展所需要金融服务系统的思想和全方位服务策略和服务框架。

1.3 研究的目的和意义

在发达国家,民用航空工业特别是大中型民用飞机制造企业、民用航空运输业和金融业三者之间已经形成了一种不可或缺的、良性互动的紧密关系。因此,实现金融业与民用航空工业的有机结合,取得两者双赢的良性发展,是本书构建民用航空工业发展的金融服务系统的核心和关键。

对于尚处于转轨时期的中国而言,金融体制改革正处于深化阶段,无论是总体制度安排还是政策法规体系的建设和完善都处于动态变化之中。因此,本书的研究在借鉴世界各国对民用航空工业金融服务的经验和教训的同时,也遵循了中国金融体制改革的历史演进进程这一背景和总体框架。

本书通过构建民用航空工业金融服务系统并提出金融服务策略,拟形成金融业与民用航空工业的互动发展机制,提高金融资本对我国民用航空工业的渗透和影响,在促进我国民用航空工业的快速和可持续发展的同时,带动我国金融业的进一步发展和完善。同时,本研究可以为我国进一步促进以技术、资本密集型为代表的先进制造业的发展提供一个有现实意义的参考和借鉴。

本书的研究意义主要体现在四个方面。

(1) 对民用航空工业的健康发展具有重要意义。产业的发展 and 结构调整问题以价值形态的表现就是资金的流向与流量及其结构问题,而资金的供给水平和配置格局受到金融发展水平和金融政策的影响。因此,从我国民用航空工业与金融业结合的实践出发,以金融的角度审视民用航空工业的发展,探讨我国发展民用航空工业的有效的金融服务系统,对于正确认识金融业在我国民用航空工业发展中的地位 and 作用,对于国家提高调控民用航空工业发展的有效性具有重要的实际价值。

(2) 对促进我国民用航空工业运作机制的完善具有重要意义。构建民用航空工业的金融服务系统,与民用航空工业企业的体制创新和机制创新是相辅相成的,即金融业提供有效的服务要求民用航空工业企业建立面向市场竞争的现代企