



中国民航改革开放三十年

中国民用航空局 编

机场篇

中国民航出版社



中国民航改革开放三十年

中国民用航空局 编

机场篇

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国民航改革开放三十年/中国民用航空局编. —北京:
中国民航出版社, 2008. 12
ISBN 978-7-80110-881-4

I. 中... II. 中... III. 民用航空-交通运输业-经济体制改革-成就-中国 IV.F562

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 187192 号

本册责任编辑: 姚祖梁 马 瑞

中国民航改革开放三十年

中国民用航空局 编

出版 中国民航出版社
地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版 中国民航出版社照排室
印刷 中国电影出版社印刷厂
发行 中国民航出版社 (010) 64297303、64290477
开本 880 × 1230 1/16
印张 100.5
字数 2835 千字
册数 2000 册
版本 2009 年 1 月第 1 版 2009 年 1 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-80110-881-4
定价 358.00 元 (全四册)

(如有印装错误, 本社负责调换)

《中国民航改革开放三十年》编委会

主 任：李家祥

副主任：杨国庆 王昌顺 李 健 严智泽

委 员：陈锡兵 王志清 刘亚军 庄文武 王战斌 潘亿新 宇仁录
李江民 刘万明 徐超群 周凯旋 张光辉 张立志 宋胜利
张增明 梁宁生 安金林 李其钧 周毅洲 李洪恩 黄登科
高宗禄 夏兴华 黄遂发 郭为民 刘雪松 关武平 王银香
李丰华 刘绍勇 董志毅 吴念祖 马春保 徐 强 孙 立
李 海

(以下按姓氏笔画排序)

马振富	王英明	王树明	王贵阳	王薇军	王繁平	尤祥辉
方春林	邓晓帆	石永林	白成和	冯建华	刘 明	刘卫民
刘玉良	刘正金	刘志仁	刘进明	刘春晨	关荣顺	孙春京
纪广平	李 昆	李双臣	李向春	李志峰	李宏学	李林忠
李战志	吴桐水	何喜奎	余成安	宋广顺	宋庆国	张 军
张 沛	张庆民	张志芳	张幸福	张武安	张学仁	张彦杰
张庭福	张振宇	张铁臣	杨开源	汪少东	汪玉斌	陈友平
陈怀宇	陈海宁	林皎童	罗一鸣	岳文海	周 赤	周敏生
郑孝雍	孟凡生	孟俊生	胡红斌	胡志安	胡振江	赵江平
赵向阳	赵清莹	段子新	钟世明	施鼎豪	秦长根	徐 波
郭建业	黄卫国	黄传奇	黄佩君	盛继芳	常秋生	阎 欣
韩广志	韩志亮	韩富民	蒋厚玉	蓝新国	漆会强	熊泽金
樊增利	颜庆祥	潘校军	魏锦才			

《中国民航改革开放三十年》编辑部

主 任：庄文武

副主任：张增明 丁 跃 颜明池

编辑组：陈 卫 李 梅 王 萃 王迎霞

《中国民航改革开放三十年》

（机场篇）编委会

主 任：杨国庆

委 员：董志毅 吴念祖 马春保 张彦杰 韩志亮 李战志
白成和 胡志安 孙春京 张 军 余成安 盛继芳
蒋厚玉 陈海宁 周敏生 韩富民 刘玉良 黄传奇
岳文海 阎 欣 刘志仁 钟世明 潘校军 赵江平
刘 明 李向春 何喜奎 孟凡生 段子新 张庆民
汪玉斌 张庭福 石永林 林皎童 刘进明 赵清莹
秦长根 冯建华 漆会强

序 言

改革开放的潮流在中国大地已经奔涌了三十个年头。这是波澜壮阔、激情澎湃、创意万千、日新月异的三十年，是给中国带来历史性巨变、令世界为之惊叹的三十年。

民航三十年发展历程，始终伴随着我国改革开放的伟大历史进程。1978年党的十一届三中全会开启了我国改革开放历史新时期，1980年邓小平同志作出“民航一定要企业化”的指示，民航从隶属于军队建制改为国务院直属机构，实行政企合一，企业化管理。1984年党的十二届三中全会作出《关于经济体制改革的决定》，1987年国务院批准了《民航管理体制改革方案》，民航开始了以政企分开、航空公司与机场分设为主要内容的管理体制改革。根据十五大和十五届二中、五中全会关于政府机构改革和国企改革的决定精神，2002年国务院批准了《民航体制改革方案》，民航进入了企业联合重组、机场属地管理、行业管理与资产所有者管理分开的又一轮改革。

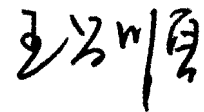
改革开放给中国民航带来了历史性巨变。改革开放三十年，民航生产力得到极大解放和提高，以高于世界平均水平两倍的速度快速发展，运输总周转量跃居全球第二；改革开放三十年，民航从军队建制到国务院直属局，从政企合一到政企分开，一个初步与社会主义市场经济相适应的民航行业行政管理体制格局已经建立，以自主经营的航空运输企业为代表的各类市场竞争主体已经形成，以民航法律法规规章作为规范的市场运行规则基本建立，竞争机制逐步形成，市场配置资源的基础性作用逐步彰显；改革开放三十年，从努力争取“飞出去”到今天飞遍五大洲，从成立中国第一家中外合资企业到外资进入民航各个领域，全方位、多层次的对外开放格局逐步形成；改革开放三十年，民航不断创新航空安全管理，提高航空安全水平，在生产规模扩大、发展速度加快、行业不断改革的情况下，航空运输安全达到了国际先进水平。所有这一切，记录了中国民航坚决贯彻党中央、国务院的战略部署，以对党和国家的事业高度负责的精神，学习借鉴世界先进经验，自强不息、奋发图强的光辉历程；所有这一切，是民航广大干部职工紧跟国家改革发展的时代大潮，勇于探索、开拓创新的生动写照，是我国改革开放波澜壮阔历史的精彩缩影。

改革开放是决定当代中国命运的关键抉择，是发展中国特色社会主义、实现中华民族伟大复兴的必由之路。三十年民航改革实践也充分证明，民航改革开放是适应国家改革开放需要和世界民航发展趋势的正确选择，是振兴我国民航事业，使我国跻身世界民航强国之林的必由之路。改革开放作为一场新的伟大革命，不可能一帆风顺，也不可能一蹴而就。影响民航发展的深层次矛盾和问题还没有完全解决，新的矛盾和问题也在不断出现。但是，只要我们不动摇、不懈怠、不折腾，坚定不移地推进改革开放，就一定能够实现由民航大国向民航

强国跨越的宏伟目标。

《中国民航改革开放三十年》全面涵盖了民航三十年来取得的伟大成就，从民航各专业、各企事业单位等多个角度进行总结，充分反映了三十年来民航改革开放和发展的全貌。我们以此纪念民航改革开放三十周年，并希望以此激励民航广大干部职工不为任何风险所惧、不为任何干扰所惑，继续解放思想，坚持改革开放，推动科学发展，建设民航强国，为发展中国特色社会主义的伟大事业作出贡献！

中国民用航空局副局长



目 录

CATALOGUE



在改革中稳步前行/首都机场集团公司	1
天行健 再扬帆/首都机场集团北京首都国际机场	15
滨海明珠唱响世纪强音/首都机场集团天津滨海国际机场	46
改革开放三十年 机场建设谱新篇/首都机场集团中国民航机场建设集团公司	54
机场设备服务的领跑者/首都机场集团北京博维空港通用设备有限公司	68
打造品牌 扩大规模 把美味与健康奉献给顾客/首都机场集团北京首都机场 餐饮发展有限公司	75
保安全 促发展 蓄势待发谋腾飞/河北机场管理集团有限公司	78
在改革开放中奋勇前进/内蒙古机场(集团)有限责任公司	84
柳下桃蹊春正浓/山西机场(集团)有限责任公司	96
改革开放促进跨越式发展/辽宁省机场管理集团公司	101
乘改革开放春风 开创发展新局面/大连周水子国际机场集团公司	108
沐浴改革开放春风 脚踏实地稳步前行/黑龙江省机场管理集团有限公司	112
变革谋发展 创新铸辉煌/吉林省民航机场集团公司	120
改革开放三十年 “一市两场”展新姿/上海机场(集团)有限公司	125
改革创新促发展 严谨科学保安全/南京禄口国际机场有限公司	144
在改革中发展 在开放中腾飞/杭州萧山国际机场有限公司	157
皖江大地春潮涌 蓝天碧海尽翱翔/安徽民航机场集团有限公司	161
民航改革的创新先锋/厦门国际航空港集团有限公司	169
以发展统领全局 开创民航事业新局面/江西省机场集团公司	186
转变思想 创新思路 锐意进取 乘势而上/济南国际机场股份有限公司	193
沐浴改革春风 建设温馨空港/青岛流亭国际机场有限公司	203
解放思想 务实创新 坚持不懈推进科学发展/广东省机场管理集团公司	216

解放思想 锐意进取 实现跨越式科学发展/深圳市机场(集团)有限公司	233
中原大地通天路 改革开放促发展/河南省郑州新郑国际机场管理有限公司	245
“天河”扬帆正当时/湖北机场集团公司	254
展翅翱翔敢为先/湖南省机场集团公司	266
励精图治谋发展 和衷共济写华章/广西机场管理集团有限责任公司	271
在改革中悄然崛起 在开放中迅速壮大/海航机场集团	291
为“天府”通向世界打造枢纽机场/四川省机场集团公司	302
风雨三十年 跨越三台阶/重庆机场集团公司	321
跨越式发展 科学化管理/云南机场集团公司	330
三十载风雨 三十度辉煌/贵州省机场集团公司	358
新探索 新模式 新跨越/西部机场集团公司	367
改革开放三十载 陇原机场换新颜/甘肃机场集团有限公司	414
天山见证/新疆机场集团有限公司	420
而今入道正逢时 一展宏图显雄姿/大同机场有限责任公司	431
在改革开放中平稳发展/常州奔牛机场	434
让城市飞起来/连云港机场	435
努力打造淮海经济区国际空港/徐州观音机场	439
抢抓新机遇 迎接新挑战 立足无锡 定位苏南 服务“长三角”/无锡机场有限责任公司	444
求实创新谋发展 继往开来谱华章/宁波机场	453
从无到有 从小到大 为温州经济大潮推波助澜/温州永强机场	460
义乌经济社会发展的印证/义乌机场	467
诚信 和谐 奋进/烟台国际机场集团有限公司	471
改革谱新篇 开放促发展/威海机场	478
以旅游打开发展之路/武夷山机场有限公司	482
联络海峡西岸的纽带/泉州晋江机场	487
保障训练三十载 培养人才难计数/南阳机场	493
“洛阳模式”谱写民航管理新篇章/洛阳机场	497
重组激活力 管理谱新篇/宜昌三峡机场	500
开拓创新 努力拼搏/宜宾机场	506
小机场大作用,抗震救灾立新功/绵阳南郊机场	509
为两个“金三角”构筑通天路/泸州民航	513
近八方游客 展安顺新姿/安顺机场	516
附录 改革开放三十年民航机场运输生产指标统计	518

在改革中稳步前行

◇ 首都机场集团公司

2008 年是中国改革开放三十周年，是首都机场集团公司（以下简称集团公司）成立六周年。六年的时间相对于首都机场建成五十年、改革开放三十年的光辉历程非常短暂，但却是集团公司厚积薄发、做大做强、初尝改革成果的黄金六年。

如果说，三十年来，我国从农村到城市、从经济领域到其他各个领域，全面改革的进程波澜壮阔，成果丰硕；从沿海到沿江，从东部到中西部，对外开放的潮流势不可挡，成就非凡；那么，首都机场作为改革开放的重要阵地，不但记录了中国改革开放历史的豪迈进程，也浓缩了中国民航行业改革的稳健步伐。

改革开放三十年，给首都机场带来了什么变化？

三十年前，首都机场实行军队式管理，仅有一条跑道，T1 航站楼在十一届三中全会召开前夕刚刚启用，到 20 世纪 70 年代，首都机场年旅客吞吐量仅为 24 万多人次……而三十年后的今天，首都机场集团公司已发展成为一家以机场主业为核心的跨地域、多元化的大型国有企业集团。

一、发展历程

（一）历史沿革

首都机场始建于 1958 年，当时只有一条跑道。随着我国 20 世纪 70 年代航空业的迅猛发展，到 1978 年 10 月 1 日首都机场西跑道及 T1 航站楼等相关工程建成投入使用，首都机场成为国内首家双跑道运行的机场。1981 年，民航脱离军队建制成为行政管理机构，首都机场也同时按照行政管理机构进行运作。1988 年 3 月，为适应国民经济的发展和改革开放的需要，遵照国务院批准的民航体系改革方案，首都机场从原民航北京管理局分离出来，正式更名为“北京首都国际机场”，开始步入企业化发展的道路。

1999 年 10 月 15 日，经国家批准，北京首都机场集团公司设立北京首都国际机场股份有限公司，注册资本为人民币 25 亿元，股本总额 25 亿股，股权性质为国家股。至此，首都机场实现了股份制改革。

进入 21 世纪，历史翻开了崭新的篇章。2002 年 12 月 28 日，首都机场集团公司正式组建成立，是由原北京首都机场集团公司、北京首都国际机场股份有限公司、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和中国民航工程咨询公司联合组建而成。公司初始资产规模 167 亿元，员工 6500 人。

经过六年的励精图治、拼搏发展，首都机场集团公司（以下简称“集团公司”）已发展成为拥



有9家干线机场、25家支线机场，参股沈阳、大连机场的大型机场集团公司，成员机场旅客吞吐量占到全国市场份额的30%以上。同时，首都机场集团在机场投资、设计、建设、管理、经营、咨询等方面已构建起一体化的发展平台，在房地产、物流、证券、保险、金融、担保等领域也有较大的发展。集团公司总资产规模已超过1200亿元，职工人员总数4万多人，企业规模迅速扩张。集团公司旗下龙头企业——北京首都国际机场股份公司，年旅客吞吐量已突破5000万人次大关，在世界机场排名中居第9位。

（二）规划发展

1. 按照市场的原则进行大规模扩张

2002年国务院发布《民航体制改革方案》，提出“机场实行属地化管理，实现机场资源共享、企业化经营，形成有利于机场建设和发展的管理体制”。集团公司抓住机场属地化管理改革的机遇，按照市场化原则进行低成本扩张，根据“一好、二控、三不变”的原则先后重组江西、湖北、重庆、贵州、吉林五省市机场集团，托管内蒙古和黑龙江两省、区机场集团。

2. 推进管理型机场建设，打造“小机场当局”，机场运营质量显著提升

首都机场集团公司联合重组各机场集团后，大力创新机场管理模式，推广机场管理运营先进经验、理念和模式。集团公司落实民航局关于实现大中型机场由经营管理型向管理型转变的指示精神，在实践中总结管理型机场建设经验，将机场进行“四者”定位，即资源规划开发的组织者、运营标准的制定者、实施行为的监督者以及违约行为的处罚者，各机场根据安全运行、经营服务、社会职能和责任的需要对在机场区域进行客货运输、服务和相关经营业务的运营主体实施五项管理，即规划、安全、流程、资源、品质管理，从而实现对资源实施有效管理，提升资源的市场价值，实现开发资源的保值、增值，承担相关社会责任，维护公共利益和股东权益。

集团公司为优化资源配置，体现规模效应，大力推进机场业主辅分离，精干主业，打造机场相关产业的专业公司；并构建成员机场龙头—骨干—支线联动、互利的“梯次共生互补网络结构”，统一规划市场优势资源，强化协同效应和规模优势，实施机场主业整体营销，形成集团推进市场资源开发的合力。通过一系列改革管理措施，各成员机场业务量增长迅猛。2007年，集团公司（不含参股机场）旅客吞吐量达到9533万人次，同比增长16.7%；货邮吞吐量172万吨，同比增长17.3%；起降87万架次，同比增长13.7%。分别比行业平均增长水平提高0.7%、4%、1.9%。首都机场旅客吞吐量突破5000万人次，重庆机场和武汉机场旅客吞吐量分别首次突破1000万和800万大关。

通过主辅分离、精干主业，机场当局成为运行管理中心，“小机场当局”基本形成，有效降低了成本，效益大幅提升，机场运营质量显著提升。集团公司旗下股份公司2006年在旅客吞吐量增长20%、起降架次增长10%的情况下，非航收益提高了40%，毛利率增长接近60%，净利润增长25%，每员工劳动生产率等主要指标已经跻身世界领先行列。

集团公司非航收入持续增长，整体收入结构明显优化，初步体现了集团专业化重组的效果。

3. 推行专业化重组，创立“大机场产业”，机场商业资源价值显性体现

2004年，首都机场集团公司按照“主辅分离、精干主业、专业化重组、打造行业精品”的思路，按不同的业务领域成立专业化公司，在整个集团范围内对各干线机场商贸、广告、餐饮、贵宾服务、地服、配餐、设备维护维修七项非航空性业务进行重组，分离动力能源、安保、物业三项保障性业务以及其他辅助性业务，实现非航业务资源所有权与经营权的分离，充分发挥全集团的整体优势，在为资源所有者提升效益的同时，扶持、培养一批具有市场竞争能力的专业化公司，优化资源配置。

各专业公司根据集团公司“专业化管理、品牌化经营、产业化发展”的要求，形成以机场运营保障、运营支持和机场商业等产业为主体的机场产业集群，建立集团统一的专业服务品牌形象，促进“大机场产业格局”的发展。依托内部市场求生存，进军外部市场求发展，积极开发国内、国际两种资源，开拓集团内部、外部两个市场，以“资源经营价值最大化”为目标，实现机场资源深层次综合开发，机场非航资源价值得到充分显现。

（三）机场建设

1. 迎接奥运，把握新的发展契机

2008年夏季奥运会在北京召开，作为奥运会主备降机场的首都、天津、呼和浩特机场，又开始了新的扩建征程。

2003年3月28日，首都机场扩建工程开工，经过3年9个月的日夜奋战，于2007年年底竣工。机场扩建人发扬“艰苦奋斗、顽强拼搏、率先垂范、无私奉献”的扩建精神，贯彻“优质、高效、安全、廉洁”的总体要求，完成征地22200亩，搬迁1万余人，安置劳动力7000余人；完成3号航站楼建筑面积98.6万平方米、交通中心暨停车楼34万平方米。共灌注结构桩基2万根，浇筑砼180万立方米；用钢50万吨；外装修玻璃幕墙36万平方米，金属屋面33万平方米；新建第三条跑道，完成飞行区土方1600万立方米，站坪面积430万平方米。完成室外综合管网总长度约350公里；敷设线缆总长度约5000公里；T3A、T3B、GTC安装电梯、扶梯、步道447部。完成庞大的行李系统，仅传输长度就有70公里；完成APM2.5公里。工程质量经检验100%合格。

随着首都机场第3条跑道和3号航站楼的相继运营，首都机场成为国内首家3个航站楼、3条跑道同时运行的超大规模空港，航站区总面积超过130万平方米，年旅客保障能力可达6000万人次，飞行区总面积达到554万平方米，可满足A380大型客机起降。

2005年8月8日，天津机场第五次扩建工程开工。这次扩建工程投资近30亿元，主要项目有：新建旅客航站楼11.6万平方米，新建站坪30万平方米，飞行区等级4E，将现跑道向北延长400米至3600米，在跑道东侧200米处新建一条长3600米、宽25米的平行滑行道，兼顾F类飞机和空客A380备降的需要，建设通信、供电、供水、供热、燃气、排水、排污、垃圾处理、消防救援等配套工程。2008年4月28日，正式交付使用，作为主备降机场，顺利保障了奥运会的召开。

2005年，由国家民航总局、内蒙古自治区政府和内蒙古民航机场集团公司共同出资，对呼和浩特机场进行了扩建。工程总投资16.5亿元，主要项目有：新建5.5万平方米航站楼，飞行区等级由4D级升为4E级，航站区配套建设广场、消防、供电、供水、供暖、管网、制冷、污水处理、特种车库、供电外线等项目。2007年8月，呼和浩特机场扩建工程竣工并投入使用。

2. 干线机场建设

进入新世纪，各干线机场旅客吞吐量不断创新高，原有设备设施已经不能满足民航运输高速发展的要求，机场扩建已经迫在眉睫。机场建设进入了一个快速的发展时期。

2003年5月，长春龙嘉机场全面开工建设，总投资18.181亿元。主要项目有：新建4万平方米航站楼，飞行区等级为4D。建设规模按满足2013年旅客吞吐量320万人次，货邮吞吐量5.67万吨需要设计。2005年8月27日正式投入使用。

2004年12月29日，武汉天河机场航站区及配套设施扩建工程正式开工，工程总投资为33.72亿元。主要项目有：新建第二航站楼，飞行区站坪工程。扩建规模按满足2020年旅客吞吐量1300万人次、货邮吞吐量32万吨、年起降飞机12.2万架次需要设计。2007年12月28日，扩建工程竣工。2008年4月15日，武汉天河国际机场第二航站楼正式启用。

2008年7月28日，南昌昌北国际机场扩建工程开工，总投资约27.93亿元。主要项目有：现



有跑道从2800米延长至3400米，飞行区等级由4D提升到4E，建设9.3万平方米的新航站楼及相应配套工程，改造现有航站楼，新建1.7万平方米货运站。按2020年旅客吞吐量1200万人次、货邮吞吐量12万吨、年起降12.1万架次需要设计。力争2010年底前建成使用。

2008年8月14日，公司A320系列飞机总装线项目机场配套工程的天津滨海国际机场二跑道项目正式开工建设，总投资14.54亿元。主要项目有：为空客公司A320飞机总装线配套新建一条长3200米、宽45米的跑道及配套的滑行道系统，飞行区等级指标为4E；建设配套的空管工程、空客停机坪及试飞跑道联络道工程、民航天津监管办工程。

2008年8月15日，国家发改委批复了重庆机场三期扩建的可研报告，标志着重庆机场三期扩建工程已经进入了正式程序，总投资34.58亿元。主要项目有：新建第二跑道，长3200米、宽45米，两侧道肩各宽7.5米；在两条跑道之间建设一条长3200米、宽23米的平行滑行道和联络道系统，在机场西区新建T2B航站楼6.5万平方米，新建站坪机位40个；新建货运站2万平方米，停车场5.8万平方米。按2015年旅客吞吐量3000万人次、货邮吞吐量45万吨、年起降26.3万架次需要设计。

3. 支线机场建设

在带动地区经济发展的使命下，在民航主管部门的大力关怀下，自“十五”以来，支线机场的建设进入了新的发展阶段。江西赣州（新）黄金吉安井冈山机场，贵州铜仁、兴义、黎平机场，吉林长白山机场等支线机场相继开工建设并投入运营，在我国机场建设的版图上，插上了一面面崭新的旗帜。

2005年6月9日，赣州（新）黄金机场动工，共占地2668亩，投资5.2亿元，2008年3月26日竣工通航。设计目标年为2015年，可满足年旅客吞吐量50万人次、年货邮吞吐量3000吨、年飞行起降6200架次的需要，飞行区等级为4C，航站楼面积7186平方米。

2006年7月10日，长白山机场动工，投资5.499亿元，2008年8月3日正式通航。设计目标年为2015年，可满足旅客吞吐量54万人次、年货邮吞吐量1080吨，年飞行起降9407架次的需要，飞行区等级为4D，航站楼面积8960平方米。

（四）资本运营

1. 充分利用股份公司的融资平台，多渠道筹集资金，支持首都机场主业做大做强

2000年1月，首都机场股份公司公开发行了13.46亿股H股，发行价格1.87港元/股，净融资额约26.04亿港元，并于2月1日在香港联交所上市。

为运营T3及收购T3项目资产做准备，股份公司先后两次通过一般性授权配售发行了H股以补足营运资金。2006年10月，以5.10港元/股配售了2亿股H股，净融资额约10.07亿港元。2008年6月，股份公司再次通过一般性授权，以7.45港元/股配售了约2.847亿股H股，净融资额约20.96亿港元。

目前，股份公司收购T3项目资产目前正处在政府部门的审批过程中，拟收购的T3项目资产截至2007年12月31日的资产评估基准日的评估价格约263.57亿元，超过了其资产规模的两倍。股份公司将通过多渠道融资解决收购资金问题，并在条件允许的前提下，实现在A股市场的IPO融资以及通过债券市场进行直接融资。

集团公司将充分利用股份公司的融资平台，发挥资本运营的核心作用，优化集团公司整体财务结构，降低财务风险。

2. 抓住机场属地化的契机，实现集团公司机场主业低成本扩张

集团公司抓住了机场属地化的历史机遇，实行有选择性的低成本扩张，通过收购及承债式的联

合重组等方式，获得具有增长潜力的机场资源，迅速提高市场份额，在更大范围内优化资源配置，并已初步形成了由北京辐射全国的机场网络格局。2003年9月，参与发起设立了沈阳桃仙国际机场股份有限公司和大连周水子国际机场股份有限公司，分别持有35%和37%的股份。2003年11月，承债式收购了江西省机场集团公司。2004年3月，收购湖北省机场集团公司。2004年4月，收购重庆机场集团有限公司。2004年7月，承债式收购了贵州省机场集团公司。2005年又以承债式整体重组了吉林省民航机场集团公司。此外，集团公司还托管了内蒙古自治区民航机场集团公司和黑龙江省机场管理集团公司。

3. 增强集团公司的直接融资能力，优化融资结构，进一步降低融资成本

基于集团公司的持续盈利，为直接融资创造了条件，集团公司已合计发行了120亿元的债券，其中包括60亿元的企业债券和60亿元的短期融资券，大大降低了财务成本，并进一步拓展了融资渠道。

集团公司于2005年7月和2006年2月先后发行了两期合计60亿元、期限10年、以7天回购利率为基础利率的浮动利率企业债券，募集资金用于首都机场扩建工程。第一期总额为20亿元，基本利差2.0%；第二期总额为40亿元，基本利差1.40%。虽然在企业债券发行之后央行持续加息，但第一期企业债券的平均利率也仅4.07%，第二期为3.98%。2007年9月，集团公司发行了60亿元的第一期短期融资券，期限为364天，利率4.28%。第二期总额约100亿元的短期融资券的发行正在积极准备中。

4. 充分利用首都机场的品牌优势和资源优势，战略性投资于金融业，取得了良好投资收益

目前，集团公司持有金元证券股份有限公司95.56%的股权和中国民族证券有限公司61.25%的股权。自2002年开始，集团公司就开始对证券业进行投资，先后两次投资于金元证券，合计投资7.78亿元；先后三次投资于民族证券，合计投资5.79亿元。截至2007年底，金元证券和民族证券的净资产分别达到15.96亿元和11.17亿元，集团公司持有权益账面值合计达到22.09亿元，比原始投资额增值了62.8%，而股权的市场价值将远高于账面价值。

2004年，集团公司出资19.19亿元，投资9.85亿股交通银行股票，截至目前已累计分红3.64亿元，累计分红收益率达到18.96%。2006年，集团公司出资5亿元战略投资1.6亿股的工商银行股票，截至目前已累计分红0.24亿元，累计分红收益率4.78%。

由于交通银行和工商银行均已上市，集团公司所持有的股票在按市场价格计价后，大大提升了集团公司的净资产规模，从而提高了集团公司直接融资额度，为降低融资成本创造了条件。

二、辉煌成就

（一）安全与服务管理

1. 着力推进安全标准体系建设

首都机场集团公司自2005年12月制定发布安全管理企业标准，即《民用机场安全管理标准》。该标准对民航安全管理及运行的各项法律、规章、标准进行了汇总和梳理，内容得到民航局的认可。在此标准的基础上，集团公司建立了机场安全评价体系，并于2006、2007年对所属九家省会级机场进行两次安全评价。通过机场安全评价，有效促进了各成员机场安全运行水平和管理能力的提升。2008年初，集团公司根据最新发布的行业规章对该标准进行了全面修订，并形成了内容涵盖飞行安全保障、机坪安全管理、航空保安、机场消防安全、应急救援、综合管理六大模块，



共计 1165 项评价指标的评价体系。

2. 积极开展安全服务评价工作

集团公司致力于推进安全、服务评价工作。2005 年 3 月至今，先后对所属北京、天津、重庆、南昌、贵阳、哈尔滨、长春、武汉、呼和浩特 9 家干线机场及支线机场进行安全、服务评价，并对控股的沈阳、大连机场及青岛等外部机场进行安全、服务评价的相关咨询。2007 年 5 月 10 日至 7 月 27 日，民航总局对全国 44 家 100 万以上机场开展了全国文明机场考评工作。集团公司受民航总局委托，作为对所辖机场进行考评的实施者，按七个民航地区管理局分片组成 4 个专业考评组，对三类机场共 44 家实施不停顿集中考评。其中 I 类机场 7 家，II 类机场 12 家，III 类机场 25 家。集团成员机场中获得全国文明机场的有：重庆、哈尔滨、长春、贵阳；获得全国最佳服务机场的有：北京、重庆、长春、南昌、贵阳、哈尔滨。2008 年 4 月，集团公司又进一步完善安全、服务评价工作，组织成员机场进行安全、服务自评工作，并对原有评价内容及方式进行完善，为集团公司的安全、服务的管理工作的稳步提升，打下良好的基础。

3. 加强安全信息管理

2007 年 11 月，为规范首都机场集团公司的安全信息管理，集团公司下发《首都机场集团公司安全信息管理制度》，为进一步确保安全信息准确、及时传递，全面掌握集团公司安全动态，持续改进集团公司安全管理工作，在原制度基础上，结合集团公司的重点工作安排和最新要求，针对部分内容进行补充和细化，编写了《首都机场集团公司安全信息管理办法》。该办法明确了需上报单位范围及报送要求，除各成员机场外，对专业公司的安全信息上报也提出了具体要求。完善并明确了需上报的安全管理信息内容及要求，并明确安全信息上报程序。

4. 推行安全标杆管理项目

集团公司 2008 年启动了安全标杆管理工作，通过加强各成员企业安全管理内外部经验交流，致力于机场安全优势互补，经验共享，模式统一和管理增值。在各个成员机场的积极参与下，我们结合 2007 年机场安全评价结果，对成员机场安全管理优势项目进行了筛选、修改与完善，围绕机场安全保障的重点环节，进行经验总结、研究措施应对。在首都机场股份公司、安保公司、重庆机场、武汉机场、哈尔滨机场的积极参与下，推出了《航空器活动区 FOD 管理手册》、《机场不停航施工管理工作手册》、《航空器活动区驾驶手册》、《机坪交通安全及航空器防刮蹭宣传手册》、《机场航空安全服务运营考核制度汇编》、《机场除冰雪工作汇编》、《机场鸟害防治工作汇编》和《航空安保质量提升案例研讨汇编》8 个安全标杆管理分册。

5. 推进成员机场安全审计、航空保安审计工作

2008 年初集团公司根据局方审计计划，对今年参加安全和航空安保审计的机场做出了相应要求，督促迎审机场完成审计方案制定工作。为提高成员机场对安全审计和保安审计工作的认识和理解，做好审计前的各项准备，特召开集团公司迎接机场安全及保安审计工作经验交流会，邀请机场司专家授课，取得良好效果。集团公司安排专人及时了解 2008 年 11 家参审机场的审计结果，对审计反映出来的问题进行汇总，并跟踪各机场的整改情况。截至 2008 年 9 月 30 日，贵阳机场、长春机场、牡丹江机场、海拉尔机场已顺利通过机场安全审计，符合率分别为 96.14%、97.71%、93.19%、95.8%。兴义机场通过了保安审计，结论为符合。

(二) 经营业务数据

截至 2008 年，首都机场集团共有全资控股和托管成员机场 34 家，其中大型枢纽机场 1 家、省会干线机场 8 家、支线机场 25 家、参股机场 2 家（见表 1）。

各主要成员机场定位见图 1，2002 年以来成员机场三大经营指标见图 2、图 3、图 4。

表 1 首都机场集团所辖机场统计

序号	机场名称	序号	机场名称
1	首都机场	19	呼和浩特白塔机场
2	天津滨海机场	20	锡林浩特机场
3	南昌昌北机场	21	赤峰机场
4	赣州机场	22	通辽机场
5	井冈山机场	23	乌兰浩特机场
6	景德镇机场	24	海拉尔机场
7	九江机场	25	鄂尔多斯机场
8	武汉天河机场	26	二连浩特机场
9	恩施机场	27	阿尔山机场
10	襄樊机场	28	巴彦淖尔机场
11	重庆江北机场	29	哈尔滨太平机场
12	贵阳龙洞堡机场	30	齐齐哈尔机场
13	铜仁机场	31	牡丹江机场
14	兴义机场	32	佳木斯机场
15	黎平机场	33	黑河机场
16	长春龙嘉机场	34	漠河机场
17	延吉机场	35	沈阳桃仙机场
18	长白山机场	36	大连周水子机场

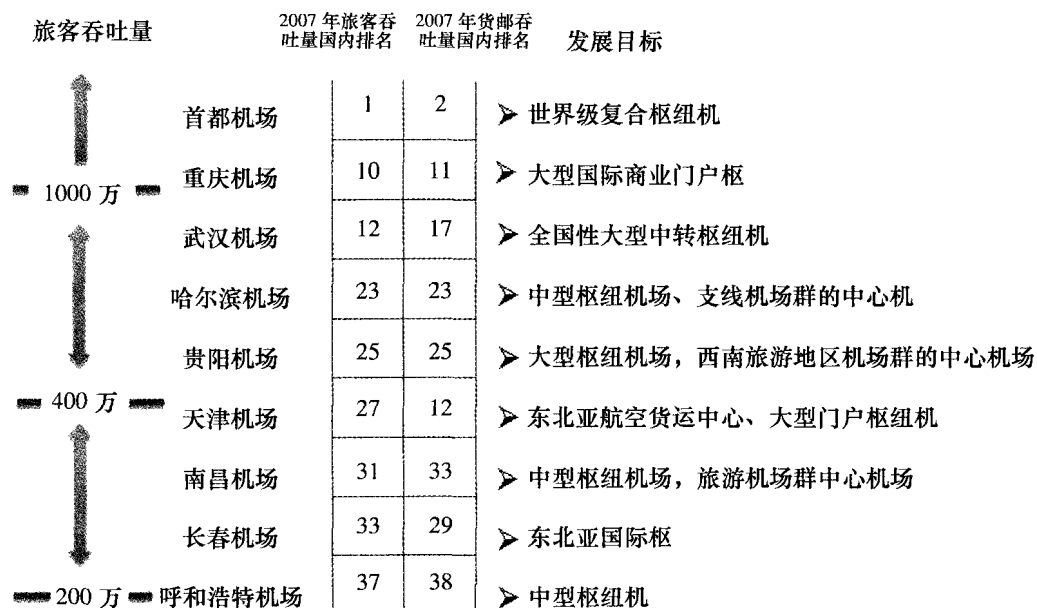


图 1 首都机场集团成员机场定位