



中国民航改革开放三十年

中国民用航空局 编

航空公司和保障篇

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

航空公司和保障篇

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: 邢 璐

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》 (航空公司和保障篇) 编委会

主 任：李 健

委 员：王银香 李丰华 刘绍勇 徐 强 孙 立 李 海
张学仁 王英明 周 赤 张幸福 尤祥辉 李 昆
蓝新国 关荣顺 王薇军 张武安 纪广平 陈怀宇
张 沛 常秋生 张铁臣 赵向阳 宋庆国

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。

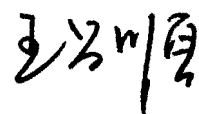
改革开放给中国民航带来了历史性巨变。改革开放三十年，民航生产力得到极大解放和提高，以高于世界平均水平两倍的速度快速发展，运输总周转量跃居全球第二；改革开放三十年，民航从军队建制到国务院直属局，从政企合一到政企分开，一个初步与社会主义市场经济相适应的民航行业行政管理体制格局已经建立，以自主经营的航空运输企业为代表的各类市场竞争主体已经形成，以民航法律法规规章作为规范的市场运行规则基本建立，竞争机制逐步形成，市场配置资源的基础性作用逐步彰显；改革开放三十年，从努力争取“飞出去”到今天飞遍五大洲，从成立中国第一家中外合资企业到外资进入民航各个领域，全方位、多层次的对外开放格局逐步形成；改革开放三十年，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

A handwritten signature in black ink, appearing to read '王永明' (Wang Yongming), written in a cursive style.

目 录

CATALOGUE



坚持深化改革发展 不断提升创新能力 持续推进国际化战略

努力打造具有国际竞争力的航空产业集团

——中国航空集团公司深化改革发展成就综述/中国航空集团公司 1

与时俱进再创辉煌

——改革开放三十年来中国航空（集团）有限公司发展壮大

的道路/中国航空（集团）有限公司 34

改革东风展宏图 科学发展构和谐

——中国东方航空集团公司改革发展综述/中国东方航空集团公司 44

以创新促发展，锻造世界性航空企业品牌

——中国东方航空武汉有限责任公司简介/中国东方航空武汉有限责任公司 76

在改革中发展奋进

——中国南方航空集团公司改革开放三十年发展历程/中国南方航空集团公司 77

锐意改革 开拓创新

——海航集团十五年发展总结/海南航空集团有限公司 113

中国民航改革的成果

——上航改革开放发展历程/上海航空股份有限公司 139

齐鲁大地创辉煌

——山东航空集团有限公司改革开放三十年回顾/山东航空集团有限公司 146

改革先行 白鹭高飞

——中国民航改革开放三十年之厦航篇/厦门航空有限公司 161

树优质服务旗帜 创航空服务品牌

——深圳航空公司十五年发展历程/深圳航空有限责任公司 189

辟蜀道，通九天，超越未有穷尽 竞风流，不畏艰，创造美丽神话	
——川航改革发展二十二周年纪实/四川航空股份有限公司	214
以竞争求生存 以服务求效益	
——中国邮政航空发展历程/中国邮政航空有限责任公司	237
续写辉煌	
——中国联合航空有限公司发展历程/中国联合航空有限公司	243
矢志改革创新路 与时俱进谱新篇	
——展翅高飞的第一家民营航空奥凯航空/奥凯航空有限公司	246
让更多的普通大众坐得起飞机	
——春秋航空探索低成本航空事业历程/春秋航空有限公司	253
为中部崛起贡献力量	
——东星航空有限公司发展简介/东星航空有限公司	271
中国民航第一家中外合资航空公司	
——翡翠航空公司组建发展历程/翡翠国际货运航空有限责任公司	272
吉祥航空 如意到家	
——吉祥航空争做市场和旅客需要的航空品牌/上海吉祥航空有限公司	279
专注支线市场 开拓竞合空间	
——华夏航空的支线发展之路/华夏航空有限公司	286
艰苦创业 迅速成长	
——鲲鹏航空有限公司创业发展历程/鲲鹏航空有限公司	290
横空出世 展翅高飞	
——重庆航空为中国民航改革开放三十周年献礼/重庆航空有限责任公司	292
公务航空的中国憧憬	
——亚联公务机有限公司的发展历程/亚联公务机有限公司	293
滨海新区新亮点	
——天津市塘沽通用航空概况及试运营情况/天津市塘沽通用航空有限公司	295
与时俱进 不断创新	
——山西三晋通用航空改革开放三十周年/山西三晋通用航空有限责任公司	296
新体制、新机制和新的组织形式的试点	
——浙江东华通用航空有限公司组建发展概述/浙江东华通用航空有限公司	302
打造新型航空企业	
——江苏华宇通用航空有限公司发展历程/江苏华宇通用航空有限公司	306
改革开放 勇创辉煌	
——衡阳通用航空有限公司发展概况/衡阳通用航空有限公司	315
“凭力上青天，敢为天下先”	
——中信海直改革发展铸辉煌/中信海洋直升机股份有限公司	317

蓝天十五载 辉煌百万里

——中飞通用航空公司十五年发展历程纪实/中飞通用航空公司	325
一心一意搞“通用” 开拓进取谋发展	
——新疆通用航空二十五年历史回顾/新疆通用航空航空有限责任公司	331
改革开放三十年 树立民航新形象/中国民航信息集团公司	334
改革开放为中国航油插上腾飞的翅膀/中国航空油料集团公司	357
改革开放催生的弄潮儿/中国航空器材集团公司	370
附录 改革开放三十年航空公司运输指标及通用航空生产指标统计	378

坚持深化改革发展 不断提升创新能力 持续推进国际化战略 努力打造具有国际竞争力的航空产业集团

——中国航空集团公司深化改革发展成就综述

◇ 中国航空集团公司

中国航空集团公司（以下简称“集团”）成立于2002年10月11日，是以中国国际航空公司为主体，联合中国航空总公司（包括所属中国航空（集团）有限公司、中国民航实业开发总公司、中航浙江航空公司）和中国西南航空公司等企业，组建的特大型国有航空运输集团公司，是经国务院批准，国家授权的投资机构和国家控股公司，中央53家特大型国有骨干企业之一。目前，集团共有包括国家唯一载旗航空公司——中国国际航空股份有限公司（以下简称“国航”）在内的直属企业8家，三级以上企业108家。

集团成立近六年来，凭借中国经济持续快速发展的有利条件，在国务院国资委、中国民航局的正确领导和指导下，在原联合重组方各企业良好发展基础上，以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，坚定不移践行科学发展观，坚持正确的经营理念，紧紧围绕盈利能力建设、推进国航国际化发展战略，全面加强企业建设，企业内部发生了深刻变化，改革发展、经营管理和各项建设都有比较大的进步，整体保持着和谐发展的良好态势。

2004—2007年，集团已连续四年被国务院国资委评为A级企业，成为荣获“业绩优秀企业”的30家中央企业之一。2007年，集团被三部委评为“全国模范劳动关系和谐企业”。2008年，集团荣列“中国企业500强”第82名、“中国服务企业500强”第33名、“中国企业纳税200佳”第105名、“中国企业效益200佳”第56名。

回顾原联合重组方各企业及集团成立近六年来深化改革发展实践历程，集团主要取得了以下成就。

一、坚持企业内部改革，不断加强管理， 集团原联合重组方各企业都取得显著成绩

集团原联合重组方各企业的发展史，是上世纪80年代以来，国家坚持改革开放、不断完善社会主义市场经济体制以及民航深化管理体制改革的历程，在民航企业微观层面的具体反映。坚持企业内部改革，不断加强管理，集团原联合重组方各企业都取得显著成绩。

（一）原联合重组方企业——中国国际航空公司发展历程及企业改革、加强管理主要成就

中国国际航空公司的前身——民航北京管理局飞行总队自1955年1月1日开始，由数十人和



十几架旧飞机开始创业，经过数代人的艰苦奋斗，写就了一部发奋图强的历史：1965年周总理乘坐飞行总队飞机出访非洲8国，实现了他在50年代就提出的“中国民航一定要飞出去，飞出去才能打开局面”的愿望；随着我国70年代初外交局面的打开，在较短的时间内，开通了大量国内国际航线，并迅速完成了由涡轮飞机到喷气飞机的改装，机队规模不断扩大；我国实行改革开放政策以后迅速成长，安全飞行、运营服务、市场开拓、企业管理、航线扩展，都有了巨大的进步。顺应改革开放大潮，“外审字（1980）中外合资企业001号”——北京航空食品有限公司，于1980年5月1日在北京成立。这是我国《中外合资经营企业法》颁布后的第一家中外合资企业，在我国改革开放历史上具有里程碑的意义，也是中国民航配餐业的“破冰之旅”。

1988年3月26日，根据民航政企分开的原则，民航北京管理局实行重大体制改革，原民航北京管理局一分为三，分别组建中国民航华北管理局、中国国际航空公司和北京首都国际机场。公司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“AIR CHINA”构成。其凤凰标志，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，寄寓着中国国际航空公司对服务社会和安全事业的永恒追求。1988年7月1日，中国国际航空公司正式挂牌，为全民所有制的国家骨干航空运输企业，隶属于中国民用航空局领导。在公司内部，开始实行总裁（经理）负责制、任期目标责任制、经营承包责任制。民航管理体制的重大变革，为中国国际航空公司的发展壮大奠定了基础，企业由此走向企业化、市场化的道路。

1991年12月，国务院批准确定原国航为国家第一批55家大型企业进行集团试点的单位之一。1993年12月10日，以原国航为核心的中国国际航空集团在北京成立。中国国际航空集团实行新的管理体制，成立了集团管理委员会，集团日常工作由管理委员会主席负责，重大问题则由管理委员会集体讨论决定。该管理体制一直延续到2002年联合重组前。中国国际航空集团成立时，原国航拥有波音737、767、747等各种机型的客货运输飞机61架，经营97条国内、国际和地区航线，可通往27个国家和地区的33个城市，下设天津、内蒙古两个分公司，上海、广州、深圳、厦门、大连、西安6个国内营业部和33个海外办事处。当时，注册资金为15亿元人民币，资产总值139亿元人民币。

中国国际航空公司具有优良的安全记录和口碑，拥有一支业务技术精湛、作风严谨的飞行员队伍，飞行总队创造过安全飞行47周年的记录，获得了“国际民航组织荣誉奖章”、“全国安全生产先进集体”、“安全飞行标兵单位”等诸多荣誉。在继承“四严一保证”（严密的组织、严格的训练、严明的纪律、严谨的作风，充分发挥思想政治工作的保证作用）等安全管理精髓的基础上，公司安全管理有新的发展，坚持以训练为基础，以监察为保证，以信息化为手段，变事后处理为事前管理，变经验管理为科学管理，建立和完善安全工作的长效机制，保持了较高的飞行安全、空防安全和航空地面安全水平。

中国国际航空公司拥有技术精湛、作风过硬的维修工程队伍，在为国航提供性能优良、安全可靠的飞机和每天完成大量航班维护任务的同时，还向全球80多家航空公司提供了优质的维修服务。值得一提的是，坚持不断深化改革，1989年5月2日，中国民航合资最早、规模最大的航空器维修企业——北京飞机维修工程有限公司（Ameco）正式成立（中国国际航空公司控股60%，德国汉莎航空公司控股40%），同年8月1日正式营业。企业合资后，为Ameco的发展注入了活力，在培养大批优秀人才的同时，生产能力不断提高，创造了中国民航维修史上一个又一个的第一，填补了中国民航维修业的多项技术空白，成为国内第一家通过民航总局（CAAC）、美国联邦航空局（FAA）及欧洲航空安全局（EASA）认证以及其他12个国家颁发的维修执照的飞机维修公司，可以为国内外客户提供波音和空客系列飞机的航线维护、大修和多种型号发动机的大修服务。

中国国际航空公司签派运行控制部门是国航航班运行的指挥中枢，指挥着国航遍布全球的航班。他们运用计算机飞行计划系统，从飞机性能数据库、全球导航数据库、全球机场数据库和高空气象数据库中提取信息，优选航路，制定飞行计划，把握飞机性能，确认飞行资格，严格把关放行。他们自行研制开发了运行管理系统，集成了卫星电话系统、空地数据通讯系统和短波无线电系统，使国航成为国内第一家具有超远程监控能力的航空公司。

中国国际航空公司培训部下设的飞行训练中心是国内最早使用全任务飞行模拟机和计算机基础训练器开展飞行员培训的教学训练机构，具备了围绕波音系列主要机型开展飞行员转机型训练、定期复训和飞行检查的综合培训能力。公司在中国创建了首家大型多功能乘务训练中心。中心教员具备高级乘务员职称，具有国际航协教学资格以及国际航协 CRM 训练认可的教员资格，除了负责国航乘务员的系统培训外，为国内外近 40 家航空公司培训学员 8 万多人次，还为慕名而来的邮政、饭店、铁路、公路运输、银行、医院、保险、电讯等行业提供了培训服务。

上世纪末本世纪初，中国民航在快速发展的同时，经营发展面临许多困难。1998—2000 年，中国国际航空公司连续三年亏损，累计亏损额达 20 亿元。面对诸多复杂矛盾，公司上下开始深入思考企业改革、发展、稳定与安全、质量、效益的统一、协调问题，抓住了扭亏这一上下关注、严重制约企业发展的主要矛盾，力图重树信心，奠定企业发展新基础。2001 年初，公司将扭亏作为攻坚之仗，采取了多项具体措施：严格实施责任制，推行预算管理，连续 4 次动态调整任务指标；实现市场与成本联动，以北京枢纽为重点抢占市场；实施安全精细管理，提高运行效率和航班正点；稳步启动内部改革，强化员工竞争意识。经过艰苦的努力，2001 年一举成功扭亏，调动了全体员工的积极性，掌握了全局工作的主动权。通过扭亏攻坚，初步实现了管理方式的转变，逐渐明晰了以市场为导向的战略思路。2002 年，公司乘势而上，实现利润 7 亿元，而当年末实施联合重组时全行业利润仅 2.82 亿元。

与此同时，中国国际航空公司明确发展战略、做优做强核心业务，提升经营管理水平、转变增长方式，走上了一条在消化矛盾中发展、在破解难题中前进的发展、创新之路。2001 年以来，公司积极适应市场经济体制，强化自主经营能力，一直注重收入成本两手抓，坚持主观上努力，靠利润夯实发展基础，靠增长解决发展矛盾，靠业绩支撑发展战略。一是强化基础管理，规范高效运行。在开展“管理年”活动中，组织实施十大管理工程，涵盖 178 个管理项目、654 个管理点，成效比较明显。从建立管理体制、清晰管理模式、理顺各层次关系入手，抓基本规章制度建设，保证企业正常运行。二是全方位开拓市场，扩大市场占有率。从 2001 年起，公司建立经济效益分析例会制度，把全年目标以季、月、旬阶段化、定量化，对生产经营实施全面监控和动态管理。深化对生产经营链条的研究，集中精力挖掘亏损原因，明晰了连续实现三年盈利的努力方向，对联合重组后的经营整合也起到了推动作用。对航空运输市场的管理突出了客货运营销组织体系建设及其有效运行，推进航线、销售、信息“三大网络”和收益管理、常旅客“两个系统”的建设。实施北京枢纽战略，重点抓国际航线经营，特别是实施了收益管理系统，狠抓盈利航线增利和亏损航线减亏。针对淡季经营薄弱环节，在运力、航班和市场等方面早做研究、早做安排。把货运作为航空运输新的经济增长点。三是狠抓成本费用的管理控制。建立全面的预算与目标管理制度，硬化成本约束，严格控制预算外支出。对营销部门首次同时下达收入和成本指标，并提出收入成本相匹配要求。努力建设以航段、机型为对象的成本核算细化系统，逐步开展货运腹舱成本核算，分层次建立二级部门和单位成本核算制度、成本报表制度和成本分析制度，建立正常的核算程序和反馈体系，使大项成本核算及时准确。深入分析航线经营，结合航线优化和运力投入，逐步发展过渡到航线收益计算在先。组织实施“成本控制管理工程”，重点克服成本增速过快等问题。客舱供应单位成本在保持供应质量的前提下成本下降明显。实施二次放行和适时开展航油套期保值业务等办法，控制



了油料成本。严格控制飞机、发动机大修理费用支出，科学制定定检计划，严格审查检修账单，经与多家维修商的艰苦谈判，大修费用逐年降低。四是实施有效的机型结构调整。针对原国航宽体客机比例过大与市场严重脱节，飞行运营成本过高的实际情况，从2001年起陆续调整优化机队结构，出售B747-400飞机两架，置换引进10架B737飞机，机队结构得到了一定的调整，大小机型搭配开始趋于合理，改变了机型、市场的不匹配。生产效率的快速提高，大大降低了营运成本。通过艰苦的自主努力和经营管理实践，国航盈利能力明显增强，也为国航发展战略的形成提供了实践基础和框架。

（二）原联合重组方企业——中国航空总公司发展历程及企业改革、加强管理主要成就

中国航空总公司的前身——中国航空股份有限公司始建于1929年，成立于1930年8月1日，是世界第五家历史最久远的航空公司，曾为亚洲最大的航空公司、中国两大航空公司之一，在中国民航发展史上起过重要作用。解放后，业务一度陷于停顿。1978年，中国民航以“中国航空股份有限公司”名称在香港重新开展业务，成为中国民航在香港的窗口企业。1991年“中国航空股份有限公司”在国家工商行政管理局正式注册，成为中国民用航空总局直属的一家航空运输企业。1999年5月更名为“中国航空公司”，2000年11月更名为“中国航空总公司”。中国航空总公司及其前身在港澳地区主要发展历程如下：

1. 恢复在港业务情况

1978年10月，中国航空股份有限公司香港办事处在港恢复设立，开始代理中国民航在港的客货运输业务；1990年4月，根据中英双方签署的航空协定，中航港办被指定为内地三家航空公司飞港定期航班的总代理；1992年8月，中航香港办更名为中国航空公司（香港）有限公司，为中国航空股份有限公司全资子公司。2001年10月，为适应内地民航业改革重组，改制为股份有限公司，中航持有34%，南航、东航各持有33%的股份。

2. 在港澳恢复或组建的主要航空运输实体情况

1993年7月，民航总局在澳门设立澳门空运服务有限公司，1995年1月划归中航，并于1996年6月更名为中国航空（澳门）有限公司。为恢复中航在香港的营运牌照，1994年12月，中航正式确定在港组建航空运输实体；1995年3月，中国航空公司（香港）有限公司向香港民航处正式递交了航空营运牌照的申请；1995年4月，中航与中国西南航空公司成功合作，使中航标志的飞机在沉寂40多年后重返香港，承运成都、重庆两地至香港的定期包机；1995年6月，中航全资子公司——中国航空（集团）有限公司在港注册设立，成为中国航空公司（香港）有限公司的母公司；1995年11月，中航控股51%的澳门航空公司正式投入营运，相继开通北京、上海、台湾等地的航线，取得中资控股航空公司飞往台湾的重大突破，实现两岸的间接通航；1996年4月，中航购买港龙航空公司35.86%的股份，成为其单一最大的股东；1997年4月，港龙航空公司加入港台航线营运，成为继澳门航空公司之后，第二家中资控股航空运输企业飞往台湾的公司；1997年2月，中航兴业有限公司在港注册设立；1997年12月，中航将其在港的部分资产和股权重组注入中航兴业，并成功在香港联交所挂牌上市；同时，通过换股，中航在港龙航空公司的股份增持到43.29%；2002年3月，中航完成对中航兴业的业务重组和股权置换，将中国航空（澳门）有限公司及所持有的澳门航空、澳门机场服务、飞机维修项目的股权收购并注入中航兴业，并将中航兴业原所持有的物业股权及权益收购转至中国航空（集团）有限公司，使中航兴业成为一家完全的航空概念红筹公司；2003年10月，全球福布斯杂志对世界19000多家年销售额在10亿美元以下的上市企业进行评选，中航兴业获选进入2003年度全球10亿美元以下最佳企业200强。

3. 在港澳的主要投资企业情况

1989年,中航购买香港怡中航空服务有限公司25%的股权,1992年增持为40%,2000年1月增持到50%。1992年7月,中航购买国泰航5%的股权;1996年6月,经过配售国泰航、购买港龙航的交易,中航持有国泰航股权变为1.6%。1992年7月,中航购买香港空运货站有限公司(HACTL)10%的股份。1992年11月,中航购买大通空运(香港)有限公司40%的股份。1995年8月,中航作为合伙人之一,投资持有香港航煤供应公司11.11%的股份;1996年9月,中航购买德国汉莎航空膳食服务(香港)有限公司16%的股权;2004年8月,中航兴业间接持有20.2%的股权。1996—1998年,根据香港机场管理局对新机场专营项目的规限,中航全面参与了香港新机场专营项目的竞标,并与合作方一道,取得飞机维修、航煤供应、航空货站、地面服务、航空配餐等项目的专营权。1998年5月,中航与中国航空油料总公司合资设立中航油料(香港)有限公司,中航持有50%的股份;2002年1月,中航持有股份降为20%。1998年7月,在港设立的中国飞机服务有限公司正式投入营运,民航系统共持有40%的股份,其中,中航和国航、西南航持有23%的股份;2003年6月,增持股权13.33%,使股权由原40%增至53.3%,成为控股股东。1998年11月,中航与民航快递有限责任公司合资设立中国航空快递(香港)有限公司,中航持有50%的股份;2001年2月,中航与怡和物流、置地集团、德国法兰克福机场、荷兰阿姆斯特丹机场共同投得香港物流中心——商贸港的发展权,经营期限25年,总投资10亿港元,中航持有25%股权;2002年3月,中航在澳门投资设立中航(澳门)航空有限公司,收购中国航空(澳门)有限公司所持有之天大旅运(澳门)、ADA机场管理等6家公司股份。2002年3月,中航投资项目启帆集团有限公司成功在香港联交所主板上市,上市后中航所持股份为17.5%。

中国航空总公司全资子公司——中航浙江航空公司的前身是浙江航空公司,成立于1987年10月4日,当时是浙江省人民政府和中国民用航空局联合组建的一家地方性民航企业,自成立后历经多次管理体制变更。浙航投入运营后,由于人民币汇率调整导致经营成本升高等原因,一直处于亏损状态,同时因缺乏专业管理经验,给安全生产带来了诸多不利因素。为此,1990年1月4日,浙航与地方政府脱钩,划归民航,由中国东方航空公司主管,民航浙江省管理局代管。划归民航后,浙航只设总经理办公室、飞行队、机务队三个机构,总经理办公室承担财务、机供、后勤保障等职能,其余职能均由民航浙江省局代理。由于浙航与民航浙江省局政企不分、体制问题长期悬而未决,越来越成为制约浙航发展的“瓶颈”。1996年3月7日,民航总局通过公开竞标的方式,将该公司划归中国航空总公司,并更名为中航浙江航空公司,成为中航在内地的唯一航空子公司。1997年1月21日,浙航与民航浙江省局正式脱钩。2002年10月11日,联合重组时中航浙江航空公司有7架飞机,经营省内外40余条航线。

与中国航空总公司联合的中国民航实业开发总公司成立于1985年1月24日,是中国民航总局直属的全民所有制企业,拥有直属、联营、合资企业40多家,主要经营业务包括航空客货代理,客货包、租机,快件运输,报关、仓储,地面运输,航空旅游,房地产开发,宾馆、饭店,办公和营业场所出租,宣传广告,出版印刷,航空食品、饮料、礼品、纪念品,农业航空喷撒设备和飞机附件设备及其零部件制造,民航机场维修工程、机场地面设备修理、制造、代购、代销,人造金刚石制品,航空业务信息咨询、贸易及民航总局批准的其他业务。2000年12月27日,民航总局下发《关于同意中国航空总公司与中国民航实业开发总公司联合的批复》。经过充分的研究与协商,2001年2月13日,双方就联合主要形成了如下具体方案:中国民航实业开发总公司建制划入中国航空总公司,隶属关系由民航总局直属转为中国航空总公司管理。划入后仍保持法人地位,其经营、管理体制暂保持不变。2002年10月11日,按照国务院批准的《民航深化管理体制改革的方案》,随中国航空总公司一起进入联合重组后的中国航空集团公司。



(三) 原联合重组方企业——中国西南航空公司发展历程及企业改革、加强管理主要成就

中国西南航空公司成立于1987年10月15日,是中国民航第一家按照政企分开改革原则组建起来的国家骨干航空公司,六家骨干航空公司之一。公司总部设在四川成都双流国际机场,下辖重庆公司、贵州分公司、飞机维修基地3个分公司级单位,以及成都飞行部、成都乘务部、运输服务公司、市场营销部、货运公司、科技培训部和司直机关7个部门职级的二级单位;还有广告策划有限公司、房地产开发公司、物资设备供应公司和信息服务中心4个部门职级的子公司;在国内外25个城市设立了营业部、办事处。在经营航空主业的同时,公司积极发展多种经营,先后以独资、合资、参(入)股等形式,涉足计算机信息服务、投资、航空食品、农业科技、银行、飞机发动机维修、仓储、旅游包机、宾馆、广告、航空纪念品、房地产、快递、药品开发与生产、矿泉水、石油、旅游、印务等行业。对外投资所涉企业计37家,其中,全资企业7家,控股企业8家,参股企业22家(其中5%以上股权16家,5%以下股权6家),总投资规模达到3.79亿元。

15年的时间,公司的国内、国际(含地区)航线网络格局逐步形成。成立初期,有中小型飞机20架,开辟航线45条,年运输总周转量1.93亿吨公里,旅客运输量142万人次。截至2002年底,拥有以波音和空中客车系列为主体的大中型现代化客机39架,静态座位数7500个,比成立之初整整翻了6倍,年运输总周转量7.93亿吨公里,年旅客运输量535万人次;国内航线由40余条增至160条,国际航线从1条包机航线增至12条,通航城市达60多个,航线总里程由5万公里增加到25万公里(其中国内航线覆盖率居全国民航第二位)。截至2002年9月底,公司共完成运输总周转量76亿吨公里,运送中外旅客共5900万人次,货邮运输量120万吨。

15年的时间,公司的营销服务网络逐步完善。从1990年开始,相继在国内外25个城市和地区设立了营业部、办事处,以此为中心建立起广泛的区域性联合销售服务网络。1996年4月和1997年3月,公司先后加入国际航空运输协会和国际航协多边协议,并与美国、德国、日本等国家的40多家航空公司建立了联运关系,西南之鹰以昂扬的姿态出现在国际民航舞台上。

15年的时间,公司以服务树品牌,以服务的内涵扩展为旅客创造方便、营造温馨,成为公司在服务工作中的不懈追求。1990年,公司在中国首家实现电脑联网销售,实现了由手工售票到电脑售票的转变。在销售网点广泛建立的同时,24小时服务、免费查询、网上订票、免费送票上门等服务功能不断扩充。长期保持100%满意率的要客服务,无人陪伴儿童运输服务,为晚到旅客开设“绿色通道”,“金鹰里程奖励计划”带来超值服务和实惠,为特殊旅客提供担架和轮椅服务,增加留学生免费行李额等项目,赢得赞扬声一片。公司先后派出200多名乘务员到以高服务水准蜚声世界的泰国航空公司取经,“红岩”、“蓝色旅途”等全国青年文明号乘务组,一大批被授予“服务明星”的乘务员和地面服务人员,带动着整个公司服务质量不断提高。15年的时间,社会各界一万多件感谢信、表扬信、锦旗,让西南航的美好形象驻扎在了公众的心中。

15年的时间,公司基础设施建设得到全面加强。配餐大楼、综合办公楼、货运大楼、计算机中心大楼、航材大楼等现代化建筑拔地而起,886机库、201机库、重庆飞机维修厂机库相继投入使用,培训设施先进的飞行训练中心、乘务培训中心在亚洲堪称一流。

15年的时间,公司机务维修能力大幅度提高。2001年4月,以原西南航空飞机维修公司与飞机维修厂实施内部重组后的西南航空飞机维修基地挂牌成立。2002年4月,首架波音737D检胜利竣工,标志着公司飞机维修实力跃上了一个崭新的台阶,为参与航空维修市场竞争积累了雄厚资本。截至2002年9月,飞机维修基地已独立完成波音737D检3架次、波音757客机8C检2架次。

15年的时间,公司科学技术得到了广泛应用。飞行运行管理系统、旅客服务系统、航空货运管理系统、飞机维修工程系统、财务管理系统、人事劳动管理系统等广为应用,为企业基础建设增