

中國航空工業：翱翔萬里路 騰飛正當時

改革開放的交響曲在神州大地上波瀾壯闊地奏響，時代的弄潮兒激情滿懷地書寫着偉大復興的時代畫卷。此時的北京，已是瓜果飄香的豐收季節，湛藍的天空為我國改革開放40年的航空成果提供一展雄姿的翱翔舞台。「以殲-20、運-20為代表的先進航空裝備已成為國家戰略軌跡的中堅力量，新舟系列支線客機、AC系列民用直升機、AG系列通用飛機全面發展。」指着窗外如此一碧如洗的晴空，中國航空工業集團有限公司（以下簡稱中國航空工業）黨組書記、董事長譚瑞松說的自豪自信但不自滿，「中國航空工業以敢闖、敢幹的勇氣和自我革新的擔當，實現了從趕上時代到引領時代的偉大跨越。但也要清醒地認識到與國際同行中優秀企業存在的差距，我們不能寸功即滿，裹足不前，要繼續擡起袖子加油幹，只爭朝夕，努力追趕，在追逐中國夢的征途中奮勇爭先。」

「40年衆志成城，40年砥礪奮進，40年春風化雨，中國人民用雙手書寫了國家和民族發展的壯麗史詩。」這是習近平總書記在博鰲亞洲論壇2018年年會開幕式上的講話，譚瑞松深有感觸：40年來，中國航空工業發揮「闖」和「創」的精神，以改革促發展，以改革激活力，管理體制、企業產權、公司治理等方面發生了深刻變革，我國航空工業實現了由弱到強的跨越式發展。「我們在波瀾壯闊的改革開放大潮中譜寫了壯麗篇章，為國家改革開放事業、國防現代化建設和國民經濟發展作出了應有貢獻。」

聚焦主業 多元發展

40年來，中國航空工業牢記「航空報國」使命，堅持聚焦航空主業，積極拓展新興產業，在完善航空裝備體系建設、提升工業製造水平、鑄造現代服務業能力上持續發力，各項業務相互促進、協同發展。在航空主業領域，中國航空工業充分把握航空裝備研製規律，形成了完整的航空裝備自主研製製造體系，使我國躋身世界少數幾個能系列化、多譜系自主研製具有國際先進水平航空裝備的國家之列，加快了國防力量由單純防禦型向攻防兼備型轉變，助力我國國防力量開始逐步實現以空固土、以空強海的華麗轉身。2015年紀念世界反法西斯戰爭暨中國人民抗日戰爭勝利70周年大閱兵中，完全由中國航空工業研製的20餘型近200架飛機組成10個梯隊飛越天安門廣場，接受了全國人民的檢閱，機型數量和飛機規模創歷次閱兵之最。2017年慶祝中國人民解放軍建軍90周年閱兵中，完全由中國航空工業研製生產的18型129架戰機參閱，揚了國威、壯了軍威。同時，中國航空工業大力推動民用飛機研製製造，已基本建立起由中型運輸機、渦槳支線飛機、通用飛機、直升機、機載設備及系統構成的民用航空產品體系，逐級成為世界一流

的渦槳支線客機製造商、世界民用飛機的一級供應商和風險合作夥伴。

在工業製造領域，中國航空工業始終堅持「技術同源、產業同根、價值同向」的「三同」原則，聚焦「高端裝備、高新技術、高附加值」的「三高」方向有序發展民品產業，通過航空技術轉移、資本化運作、國內外併購等途徑，延伸航空產業鏈，發展形成了新材料、新能源、電子信息產業、裝備製造業、汽車零部件等支柱產業，並努力在工業機器人、高端智能製造、工業級無人機以及虛擬現實等戰略新興產業上取得新突破。

在現代服務業領域，中國航空工業以深圳特區為改革開放的「前沿陣地」和航空人探索市場經濟的出發地，經過40年的努力，實現了軍轉民、股份制、中外合資、混合所有制等各項創新機制改革「零」的突破，並率先邁進資本市場的大門。

從飛亞達電子表到電子顯示屏，從集成電路板到芯片……，航空人秉承探索、改革、創新、發展的航空報國精神，正以高標準的「航空質量」助力國民經濟快速發展。

從未失去追趕的決心與信心

「追溯中國民機發展史，每一頁都是從探索開始。有階段的成就、也有躊躇的停滯，但卻從未言放棄。即便錯失了參與全球民航業發展的良機，但從未失去追趕的決心與信心。」「一身男兒血，滿腔報國志」的譚瑞松談起中國民機的發展歷史，有着無限的感慨。「對於世界來說，中國是一個大得難以估算的民航運輸業市場。對於航空製造企業和以發展民族工業為己任的航空人來說，中國民用航空製造的空白，是難以承受之痛。」

1988年，中國航空工業在對支線航空市場進行了

充分調查、研究和論證後，啟動了「新舟」60飛機的研製工作。如今，中國航空工業探索出了適合我國民機產業發展的道路，不斷提升自主供給能力，形成了「新舟」系列渦槳支線飛機、AC系列民用直升機和AG系列固定翼通用飛機三大產品系列，實現了從蹣跚起步到振翅欲飛的跨越。此外，作為主供貨商，還全力支持了中國商飛C919、ARJ21研製和生產交付。數據顯示，公司2017年全年交付419架飛機，新增訂單458架。

記者留意到，十八大以來，黨中央提出軍民融合深度發展的新思想，特別是2015年以來，軍民融合逐步上升為國家戰略。譚瑞松告訴記者，中國航空工業一直以來都積極貫徹落實國家軍民融合戰略部署，堅定不移地推進軍民融合發展。作為公司的掌門人，對於過去的發展歷史信手拈來，他建議記者可以查看1987年中國航空工業提出的戰略，即「如果把以軍為主的航空工業作為第一次創業，那麼，建立軍民結合的航空工業就是第二次創業。」

「我們認真落實國家軍民結合、軍轉民等戰略部署，通過深化改革、開放發展，打造了一批不同時期的民品知名品牌，民品收入佔比一度超過80%，在資金、技術、管理、機制等方面有力反哺了軍工發展，使航空工業度過了生存危機、增添了發展動力，助力了國民經濟建設。」他指出，特別是十八大以來，深入落實中央軍民融合戰略，出台系列制度、方案和計劃，採取堅決措施積極開放軍工供應鏈，並圍繞航空主業加快軍民融合業務轉型升級，取得了初步成效。

譬如，在運-20項目千餘家參研企業中，民口企業達600多家，其中有400多家是民營企業；AG600飛機98%的結構及系統零部件由外部配套。「軍民融合正在全面塑造開放的航空工業體系，給行業發展帶來新活力。」他如是說。

惟改革者進惟創新者強惟改革創新者勝

7月19日晚，2018年《財富》世界500強排行榜正式發布。中國航空工業以592.63億美元營業收入名列第161位，連續第十年入榜，較首次入榜前進了265位。此外，在世界500強航天與防務行業榜單中，航空工業排名第五。連續在國務院國資委中央企業經營業績考核中獲得A級。數據還顯示，公司擁有28家國內外上市企業、總市值4000多億元、資產證券化率達到66%，形成了A股市場的航空板塊。

「在看到發展和進步的同時，透過財富世界500強榜單，我們清醒地認識到與國際優秀企業相比在發



展品質方面還有較大差距。」面對國際經濟形勢複雜多變的大環境，譚瑞松沉機觀變，他強調，中國航空工業作為高新技術企業，在未來改革發展過程中，將深入踐行創新驅動戰略，進一步加大自主創新力度，切實提高關鍵核心技術創新能力和國際市場競爭力；按照建成新時代航空強國「兩步走」戰略目標，秉承「航空報國」神聖使命，堅持聚焦主業、優化布局、創新機制、激發活力，大刀闊斧推進改革，紮實開展瘦身健體、提質增效工作，奮力推進航空工業創新發展，努力推動航空強國建設，用航空夢支撐偉大的中國夢。

無論是對改革開放過去40年的總結，還是對於改革開放繼續要走的未來路，譚瑞松都十分堅信習近平總書記說過的一句話：「惟改革者進，惟創新者強，惟改革創新者勝。」

踐行「一帶一路」國際化成果豐碩

「在當前保護主義、單邊主義抬頭的背景下，我國發出了開放合作、互利共贏的時代強音」。面對世事時局譚瑞松看問題直接明瞭，他讓記者注意，今年6月，國家發布了2018年版《外商投資准入特別管理措施（負面清單）》，進一步大幅放寬製造業市場准入，取消幹線飛機、支線飛機、通用飛機、直升機、無人機、浮空器等各類型飛機外資股比限制。這些舉措不僅給全球航空業帶來更多發展機遇，也有利於中國航空業加快融入世界航空產業鏈。

衆所周知，航空工業是一個全球性的產業，開放合作是這一行業的重要基因。中國航空工業提出的到2035年基本建成新時代航空強國的重要標誌之一就是全球資源配置能力「強」。譚瑞松回顧過去的40年，他指出，中國航空工業落實國家改革開放戰略，從轉包生產、技術引進，到供應鏈管理，中國航空工業對接世界航空產業，積極開展對外合作，融入了世界航空產業鏈，在開放合作中加快發展壯大，成長為國際化的航空產業集團。

中國航空工業充分利用好國際國內兩個市場、兩種資源，立足我國航空產業發展現狀與未來發展要求，提出了打造「空中絲路」，為「一帶一路」沿線國家互聯互通提供空中解決方案；促進各國航空產業互聯互動，打造互利共贏的「利益共同體」和共同發展繁榮的「命運共同體」。

至於如何加大全球資源配置能力，他認為可以從三個層次展開：一是優化「存量」對境外企業資源加大整合力度，提升效率、效益；二是擴大視野，努力挖掘境外「增量」資源；三是做強做優做大境外上市平台。

記者注意到，中國航空工業近年來海外併購成績顯

著，併購了美國西銳通用飛機公司、美國大陸航空發動機公司、美國航空標準件集成供貨商艾聯公司、美國耐世特汽車轉向系統公司、奧地利FACC等一批具有世界先進水平的企業，國際化布局初步形成。對於海外投資企業，中國航空工業採取本土化發展、管理和經營的原則，制定了明確的企業發展戰略，員工隊伍相對穩定，風險管控措施到位，確保併購企業實現平穩過渡和穩步發展，成為穩定、值得信賴的全球航空供應鏈體系中的重要一環，用戶信心得到進一步增強。

特別是在今年七月舉行的范堡羅航展上，宣布成立的中航客艙系統有限公司，整合了FACC、AIM、Thompson、航宇嘉泰以及菲舍爾等五家優質企業。通過整合，優化資源配置，完善業務和產品布局，同時通過戰略、銷售售後、工程研發、供應鏈等各方面的協同，提高核心競爭力，成為波音、空客等公司值得信賴的客艙內飾系統重要合作夥伴，打造一家航空工業民機領域全球化2.0的先導企業，同時把客艙內飾產業發展成為中國航空工業民機產業的支柱產業之一。

譚瑞松總結強調，從這個意義上說，實現從國際化1.0（併購）向國際化2.0（併購十整合）的跨越，是中國航空工業國際化開拓的具體體現，同時對中國航空工業進一步國際化發展具有引領作用。

在走出去的過程中，中國航空工業積極履行企業社會責任。對於境外項目充分考慮所在國國情和實際需求，與當地企業進行長遠規劃，長期合作，實現互利共贏，共同發展。

40年來，中國發生了翻天覆地的變化，這說明改革開放是中國強國之路的重要途徑。對於未來的道路，善於經略大事的譚瑞松已是運籌帷幄，他表示：「需要堅持以習近平新時代中國特色社會主義思想為統領，增強擴大開放、改革創新的時代感和使命感，以更加開放的態度和包容的胸懷大力拓展中國航空工業的國際合作領域。」

被譽為「東方之珠」的香港，既受惠於國家的改革開放，又在國家的改革開放和現代化建設中，發揮了獨特作用，作出了歷史性貢獻。譚瑞松對此頗有感觸，在他看來，香港也是中國航空工業走向世界的出發地。改革開放之初，中國航空工業就在香港設立企業，邁出了國際化的步伐，香港也逐步成為了集團開展國際合作、跨國投資、進出口貿易的一個重要平台。正是因為如此，故將「開放的中國航空工業國際論壇2018」放在香港舉辦，時間為9月5日。譚瑞松希望通過此次論壇，進一步加強中國航空工業與香港市場的聯繫，加強與香港科技界的合作，為中國航空工業的發展增添新動力。



中航科工業績靚麗 首試全流通

今年上半年，在面對中美貿易摩擦及金融市場波動等不利因素的情況下，中航科工一如既往地交出了令市場滿意的中報，公司在業績、市值管理和產品服務上都取得頗多成績。其中，實現收入、利潤雙增長，前者增3.58%至144.50億元，後者增8.33%至5.98億元。

最為引人注目的是，公司今年5月成為央企首家H股全流通上市公司。身兼中航科工董事長的譚瑞松認為此舉意義重大，因為全流通試點工作是加快推進新時代資本市場改革開放，深化境外上市制度改革的重要舉措，將進一步優化境內企業境外上市融資環境，對支持香港融入國家發展大局，促進香港金融市場穩定具有重要作用。也為從根本上解決困擾內地與香港兩地資本市場的特有歷史遺留問題提供了實施路徑。長期來看，也會增強公司治理和企業競爭力，提振投資者信心，並吸引更多的內地企業赴港上市，利好香港資本市場發展。

「中國航空工業會抓住全流通機遇，做強做優做大中航科工，回報股東。」千帆競發，奮勇者勝，譚瑞松希望中航科工能逐步成為航空高科技軍民通用產品及服務的產業

發展旗艦公司、國際併購旗艦公司、股權經營旗艦公司。

他特別強調，中航科工申請H股全流通不是為了減持。該公司在中國航空工業改革發展中具有重要戰略位置，並不會因為獲得流通權後就進行股份的減持。恰恰相反，全流通完成後，母公司中國航空工業在市場低迷期增持327萬股，彰顯對中航科工發展的信心。

實際上，作為中國航空工業集團唯一直接持股的航空高科技海外上市產業平台，中航科工的成立和上市本身就是航空工業15年前進行的軍民融合的改革和探索，是解放思想、改革創新的結果，先天就帶着改革開放的基因。

截至今年6月底，公司股價為上市之初的3.36倍，市值是上市之初的4.31倍，給投資者以良好回報，也得到了市場青睞，展現了軍工央企的良好形象。展望未來，他滿懷信心，「後續我們將抓住軍民融合、「一帶一路」、國企改革、航空發展等機遇，繼續支持中航科工開放發展，為投資者帶來更加豐厚的回報。」

讚港優勢獨特 願共謀發展

他概括指出，香港在中國航空工業的發展壯大過程中發揮了五個方面無可替代的作用：一是多年來，集團通過香港與眾多企業開展了技術、貿易合作，成果豐碩；二是通過香港資本市場融資70多億元，促進了航空產業發展；三是通過香港實施了多家跨國企業的併購，今年又完成了民機客艙業務整合，促進了國際化投資；四是借助香港這個大舞台，學習了先進的市場化、國際化的思想觀念、運行機制、商業模式，鍛煉了國際化人才；五是通過香港這個「窗口」，世界也逐步認識和了解了中國的航空工業。

截至目前，中國航空工業共有46家駐港機構、4家H股公司，2017年底總資產近600億元、合併口徑

收入460多億元，發展壯大了中國航空工業，助力了香港繁榮發展。中國航空工業還與香港科技大學在科技創新、人才培養、創新平台建設等方面開展了戰略合作，取得了可喜成效。

實踐證明，中國航空工業在香港的開放發展成果豐碩，「我們對未來合作充滿信心、充滿期待。」他借此表達了進一步和香港特區政府、企業、高校和機構的合作意願，希望共謀發展、共創未來。「我們願意與香港開展多層次、全方位的合作，同舟共濟，充分發揮科技、產業、區域協同融合優勢，實現互利共贏，為香港繁榮昌盛和國家大灣區建設貢獻力量。」

