

10年前,选择飞机出行的人少之又少,10年后,飞机出行变为“空中的士”。10年前,国人出国旅游困难重重;10年后,目的国直飞让国际游畅通无阻。10年前,机票的价格让人望而却步;10年后,几百元人民币可以飞去新加坡。10年前,中国的民航业市场处在被外国飞机制造商垄断的局面;10年后,世界各地航展频频传来中国声音。

## 体制改革的力量

中国民航 十年腾飞

■ 本报记者 万斯琴

经过市场化进程的洗礼之后,中国民航业终于守得云开见月明。而在以六大航空集团公司为代表的中国民航业眼里,世界已触手可及。

从2002年到2012年,民航改革重组的重要十年间,六大航空集团公司取得了世界瞩目的成绩。从改革三万英尺航空格局出发,逐步实现航空经济的“质”与“量”,做到了从中国到世界的突破,见证了民航业在发展历程中一次又一次的成长、蜕变。

数十年间,中国民航这艘战船,在前行的印记里,经历过璀璨光芒,也遭遇过狂风暴雨,承载着几十万名航空人披荆斩棘。

六大航空集团公司的发展离不开中国民航业六十多年发展的积淀,也离不开“人世”十年的磨炼。特别是与航空运输密切相关的金融、高科技和旅游等行业为民航运输的发展做出了充足的支持。他们十年的成果,较好地发挥了在国民经济发展中的助推器、黏合剂作用,在推动经济增长和带动区域发展方面发挥了不可磨灭的作用。

事实上,十年民航史也正是国务院国资委十年国资改革发展的一个缩影。如今,中国民航业在竞争中求变,正值十八大召开,中国民航业将进入一场才刚刚开始“大民航时代”的马拉松。

### 改革三万英尺航空格局

“志行万里者,不中道而辍足。”历史上的重大事件往往在回溯时才能看得清它的全面和意义。10年后的今天,当看到中国民航已有几千架客机在三万英尺高空上翱翔,民航人回首走过的历程,或许会说:2002年的改革名副其实是个重大突破。

2002年10月11日,注定将在中国民航史上留下浓墨重彩的一笔,中国政府以一种战略性眼光对民航业实行重大改组。

这一年,国务院颁布了6号文件——《民航体制改革方案》,通过实行政企分开、改进政府监管和推

进企业重组等措施。在民航总局直属的九家航空公司和四家服务保障企业的基础上改组成为六大集团公司,分别是:中国航空集团公司、中国东方航空集团公司、中国南方航空集团公司、中国民航信息集团公司、中国航空油料集团公司、中国航空器材进出口集团公司。

这次改革有力地促进了中国民航业的竞争格局。以航空公司为例,三大国有航空公司成立后,它们致力于在操作层次上进行业务整合,其中包括航线以及飞机队伍,以应对来自国内小型航空公司以及国际竞争对手日益激烈的竞争。

时任国务院副总理吴邦国作了重要批示:“祝贺民航六大集团成立。希望集团在确保安全的前提下,尽快理顺内部关系,加强管理,以新的面貌迎接党的十六大的召开。”

在六大集团公司重组和空管一体化这两大举措完成之后,中国民航业进入了新局面。

而今,中国民航业跨过十年,又站在了迎接十八大的历史节点上,“大民航时代”的大门更是由此拉开。

“国有企业的未来,既不能走西方自由市场道路,也不能走计划经济老路,而是既要坚持基本经济制度,又要坚持市场化改革方向,才能把国有企业做得更好。”中国企业研究院首席研究员李锦曾这样说。

中国民航10年的发展历程证明:发展是硬道理。加强国企改革,成为培育“大民航时代”的竞争主体,不断深化国企改革,是加快民航发展、实现从民航大国到民航强国的历史性跨越的必由之路。

### 风云为伴 民航经济“质”与“量”

胡锦涛总书记在党的十七大报告中指出:“实现未来经济发展目标,关键要在加快转变经济发展方式、完善社会主义市场经济体制方面取得重大进展。”

国企转变发展方式的核心是提高产业的附加值,增强企业的核心竞争力,目的是可持续发展。



胡云程/摄制

中国民航10年的健康可持续发展,最终使得航空运输市场需求得到扩大,国内外的客货流明显增加,客货吞吐量是人世前的N倍,由此引起一系列的连锁反应,实现了民航经济发展的“质”与“量”。

“质”体现在客户忠诚度、创新能力等自身软件上。

在激烈的民航市场竞争中,客户忠诚度即为强烈的竞争力。每家航空企业都盼望着能拥有这一稀缺资源,无论是给予花样翻新的利益诱惑,或不遗余力地制造种种感动,直指的总是赢得客户的忠诚。

(下转 G02 版)

## 南航:绿色发展成为重要抓手

■ 本报记者 丁国明 特约通讯员 叶蕾

作为国资委确定的三十家“重点型企业”之一,南航一直以来非常重视企业的绿色发展,将其视为提升核心竞争力、履行社会责任的重要手段。

### 创新理念扎实推进节能减排

近年来,南航秉承“绿色飞行、绿色服务、绿色消费、绿色创新”理念,扎实推进节能减排。确定公司“十二五”节能减排目标,制定节能减排工作管理办法;强化考核,将节能减排指标纳入企业年度经营业绩责任书,逐级分解,层层落实;健全节能减排工作统计制度,定期收集、汇总,深入分析和改进。同时,南航不断完善节能管理制度,特别是2011年,南航引入IATA航空效能审计,充分挖掘节能潜力,有效提升了整体节能能力。

据统计,2011年南航用于环境保护的投入达2.4亿元,为历年之最。每客百公里二氧化碳排放量同比减少2.6%,减少二氧化碳排放4.5万吨。为此,南航荣获了“年度绿色企业”、“绿动·2011中国经济十大领军企业”称号;被《财富》杂志列为中国航空运输企业社会责任榜首,并获得“2011最受赞赏的中国公司”和“最具社会感上市公司”大奖。节能减排为南航形象和品牌注入了强劲动力。

### 优化机队为飞机“减龄”

机队结构优化是航空公司实现节能减排目标最重要的措施。新飞机较之于老旧飞机拥有安全裕度高、燃油效率高、噪音低等优点。近年来,南航致力于机队结构优化工作。从2011年至2012年6月,仅一年半的时间,南航引进新飞机79架,出售老旧飞机20架,机队平均机龄降至6.20年。这极大地降低了飞机燃油消耗,提升了能源使用效率。据测算,MD90每吨公里油耗0.37公斤,而A320仅为0.33公斤,南航已将13架MD90全部替换为A320,每年可节省航油173732吨。

同时,值得一提的是,南航目前已拥有3架A380,它们是公认的“绿色明星”,在环保方面具有四大突出优势:载量大,能充分利用宝贵的机场空间资源,减少对机场现有环境的影响;机身采用复合材料,大大减轻飞机重量,减少油耗和排放;采用新一代发动机,先进的机翼和起落架设计,爬升离场所需时间更短,起飞噪音低;节油效果明显,每客百公里燃油消耗仅2.9升,比常规机型油耗降低30%。

### 技术升级助推低碳出行

南航一直坚持锐意创新,不断进取,在节能减排方面亦是如此。比

如南航计划将A320系列飞机的发动机进行升级改造,改装后燃油消耗预计减少0.7%,目前已有26台发动机成功变身节能先锋。同时,南航根据实际节油效果,提出新一代B737飞机上加装翼尖小翼的技术方案。所谓翼尖小翼是指在飞机翼尖上加装的一块向上翘起的小翼,以减少飞行时的阻力和燃油消耗。加装翼尖小翼可有效降低飞行油耗,提高飞机特别是在高原机场运行的业载、航程能力;并且可减少起飞噪音,加装翼尖小翼的飞机将减少污染物排放量约2%—3%,起飞噪音较低,有着良好的经济、社会效益。目前南航有12架B737-800飞机安装了翼尖小翼,未来的4年,还将有100多架B737-700/800新飞

机交付,这些飞机均将安装翼尖小翼,践行南航绿色飞行理念。通过上述努力,2012年上半年,南航在引进了24架新飞机,总周转量比同期增长12%的情况下,能耗指标却始终保持在最优状态,吨公里油耗仅为0.29公斤。

此外,南航还积极利用信息技术为节能服务。南航首家推出电子客票、特色值机等业务;引进了开发了收益管理系统、运行控制系统、财务管理系统、人力资源系统、货运系统、办公自动化系统等广泛覆盖各业务流程的信息系统。这些科技创新方便了旅客,节约了成本,降低了能耗,提高了服务效率和质量,实现了旅客低碳出行,员工无纸化操作,经济和社会效益双赢。

### 东航与北京牛栏山一中共建“飞行试验班”

■ 本报记者 陈炜英 特约记者 沈晓晨

9月2日,东航与北京市牛栏山第一中学共同签署了《东方航空与牛栏山一中飞行(实验)班合作协议》,东航将与该校共同创建“飞行试验班”,培养未来奉献于民航事业的后备人才。在签约仪式上,北京市副市长夏占义表示,“飞行试验班”的建立在国内尚属首次。

东航方面表示,此次创建的“飞行试验班”从高一开始,学制三年,除完成教育部规定的普通高中课程以外,

还将开设有关航空知识的一系列特色课程。学生们将在这三年的学习生活中,了解民航的发展与运行,感受东航的文化与品牌,培养投身民航事业的兴趣与热情,为未来奉献民航事业奠定知识与情感基础。

根据协议内容,东航还将把牛栏山第一中学列为招生定点学校,实验班的学生毕业后原则上要报考东航指定的飞行院校进行学习。本科毕业以后,对符合东航用人基本条件的,东航将优先安排从事飞行、乘务、地勤等工作。

## 央企提升管理效果初显

■ 本报记者 李志勤

8月24日,国务院国资委发布中央企业今年1—7月的经营数据。统计数据显示,2012年1—7月央企累计实现营业收入123347.6亿元,同比增长8.4%;累计实现净利润4593.8亿元,同比下降16.1%,降幅比1—6月收窄0.3个百分点。

对此,国资委研究中心企业研究部部长王志钢认为,虽然出现降幅收窄迹象,但并不意味着央企效益的回暖进入上升通道,央企利润何时反弹仍存在诸多不确定性。

“国内外经济形势复杂多变,经济下行压力持续的背景,央企的经营自然会受到冲击。”上海天强管理顾问有限公司总经理祝波善8月29日接受《中国企业报》记者采访时表示,在过去大规模重组与投资扩张时期,央企并没有很好消化,一些管理粗放等内部管理问题也被掩盖。“而在经济形势不好了,各种成本尤其是人力成本攀升,以前隐藏的一些问题也凸显出来。”在祝波善看来,央企效益短时间内或许很难会有太大的改观。

### 盈利大考

利润下滑,无疑是今年央企面临的重大考验,而这种态势目前似乎还没有停止。

根据国资委8月24日发布的数据,今年前7个月央企实现营业收入同比增长8.4%,净利润持续同比下降16.1%。净利润降幅虽然比1—6月收窄0.3个百分点,但是从环比来看,7月份693.7亿元的当月净利润又开始出现了小幅下滑。此前的5月份,6月份,央企的当月净利润均实现了小幅的上升。

包括央企在内的整个国企的情况也不容乐观。8月15日财政部公布的数据显示,7月国有企业营业总收入增长继续放缓,而实现利润降幅则较上半年进一步扩大。

今年前7个月,国有企业累计实现营业总同比增长10.4%,7月比6月环比下降9%。实现利润方面,1—7月,国有企业累计实现利润总额12000亿元,同比下降13.2%,7月比6月环比下降11.6%。

“与民企相比,央企在用工上过于刚性,用工数量远远超过了民企。在解决就业的同时也增加了相当大的成本负担。”祝波善认为,企业经营成本的不断上升是造成央企利润不佳的重要原因之一。

而更深一层的原因则在于企业粗放式管理、技术创新能力等在之前做大做强时期的问题暴露出来。“在经济形势好的时候容易被忽视,并且没有紧迫感去改变提升,而到了经济形势不好的时候,这些问题就成为企业经营发展的拦路虎。”祝波善表示。

祝波善认为,即使是2008年金融危机后,由于国家推出了4万亿经济刺激计划与产业振兴规划,央企由此受益,“好日子”得以延续。

没想到,欧债危机又来了。然而,这一次却没有国家的4万亿2.0版投资。“这种情形下,央企只能更多的靠自己的力量来应对严峻的经济形势。”祝波善认为,做大央企的思路掩盖了很多矛盾,现在到了必须治理的时候。

事实上,对于央企面临的宏观经济形势的严峻性与央企内部管理问题,国资委早就发出了预警。

去年底,国资委副主任黄淑和就曾提醒央企要做好3至5年渡难关、过寒冬的应对准备。而在今年上半年,国资委主任王勇也多次指出央企要过“紧日子”。

“一些在经济形势好的时候容易被掩盖、被忽视的薄弱环节和深层次问题更加暴露出来。”对于央企,国资委要求中央企业“要通过管理提升找出风险点,止住出血点”,保持生产经营平稳运行。

### 提升效果初显

根据国资委的要求与安排,今明两年,中央企业要集中开展管理提升活动。

王勇指出,全面开展管理提升活动是中央企业更好应对国际国内错综复杂经济形势、加快转变发展方式,实现“做强做优、世界一流”目标的现实需要,有利于推动中央企业进一步提升市场竞争力,进一步提高发展质量和效益。

国资委方面表示,力争用两年时间,通过全面开展管理提升活动,加快推进中央企业管理方式由粗放型向集约型、精细化管理转变,全面提升企业管理水平。

《中国企业报》记者了解到,上半年央企主要围绕开源节流、降本增效开展了管理提升,同时完成了自我诊断工作,找出了企业存在的管理短板和瓶颈问题,并提出了相应的初步整改措施。

“这些进展情况已经上报国资委。”一家央企有关负责人告诉《中国企业报》记者,企业的管理提升活动开始进入到专项提升与协同推进的第二阶段。

据悉,这一阶段将持续到2013年8月份,主要是制订方案、细化措施和专项提升、全面整改。

记者从国资委也了解到,围绕企业查找的重点问题和13个重点领域,国资委推动企业开展好专项提升工作,同时组织开展管理诊断基层行工作,促进中央企业特别是基层企业深化管理提升活动。

围绕13个管理提升专项,国资委已经先后召开了中央企业强化基础管理现场会、采购管理、社会责任管理、人力资源管理专题培训班等会议,对强化基础管理、做好专项提升工作进行了安排部署。

由此带来的初步效果开始显现。新兴际华集团2012年1—7月营业收入和利润增幅分别超过中央管理企业平均增幅11.5和20.2个百分点,实现了稳中求进。

从管理提升活动中获益的还有中国中丝集团公司。“中丝集团按照国资委管理提升活动的要求,全员行动,苦练内功,强基固本,降本增效,管理提升活动初见成效。”中丝集团有关人士表示,上半年,集团营业收入同比增长29.52%,期间费用同比下降9.91%,实现了经营盈利,扭转了多年账面盈利而实际经营亏损的被动局面。

据悉,中丝集团管理提升的做法得到了王勇和邵宁的充分肯定,同时将其作为其他中央企业学习借鉴的经验刊发。“更多的央企将从中获益,企业管理水平将跃升一个台阶,盈利能力也会不断提高。”有国资分析人士向《中国企业报》记者表示,随着活动的持续深入,管理提升产生的效果会越来越明显。