

# 砥砺前行十五载 创新发展再起航

## ——中航科工香港上市十五周年记



2003年10月30日，作为第一家军工央企境外上市试点单位，中航科工在香港联交所主板上市。中航科工的业务从初创时的以汽车、汽车发动机为主，民用直升机为辅，在2009年剥离全部汽车业务，逐步成长为以航空整机、航空零部件、航空工程服务等为主的航空高科技企业。目前，在航空强国奋斗目标的指引下，中航科工以成为航空工业最具投资价值的上市公司为愿景，从单纯的资本运作平台，逐步发展成为航空高科技军民融合产品及服务的产业投资平台、股权投资平台及境内外资源整合平台。

十五载艰苦奋斗，十五年春华秋实。回首过往，中航科工走过的，是坚守阵地、破解难题、砥砺奋进的十五年；更是勇于实践、抢抓机遇、创新发展的十五年。

### 砥砺奋进的十五年

十五年来，中航科工始终以打造航空工业最具投资价值的上市公司为目标，以推动航空工业军民融合为抓手，砥砺前行、开拓进取，各方面工作取得丰硕成果。

### 业绩指标稳步增长

中航科工始终坚持立足航空主业，服务高科技军民融合产品；坚持为客户创造价值，与投资者共享成果；坚持实业开拓与资本运作双轨发展，推

动各项业务稳步提升。十五年来，公司市值不断攀升，境内外顶尖投资机构积极持有，恒生综合指数、沪港通、深港通均将中航科工纳入其成分股。截至2017年底，公司总资产增长了3倍，净资产增长5倍，实现收入326亿元人民币，累计现金分红15亿元，赢得了境内外股东与客户的支持和信任，累计募集资金40.43亿港元，为航空工业的高质量、跨越式发展做出了突出贡献。目前公司总市值是上市之初的6倍。2018年，在市场形势不好的情况下，中航科工股价表现优于大盘、优于恒指、优于军工板块，得到投资者的一致认可，充分展示了大型央企的良好形象。

### 业务领域不断拓展

2008年至2013年，中航科工在航空工业集团的支持下，将航电业务和直升机业务重组注入公司，形成了以直升机、教练机、通用飞机、航空电子等领域为主线的航空产业链，资产规模、收入规模和盈利能力得到全面提升。2016年，中航科工收购中航规划100%股权，把公司的业务进一步拓展至航空制造业前端的规划、咨询、设计等工程服务领域，业务范围不断拓展，产业链布局日趋完整。2018年10月12日，中航科工发布公告，宣

布将收购中航直升机100%股权。此次资产重组将使中航科工的生产能力、资产规模及盈利能力进一步扩大，将为中航科工占领中国万亿级通航市场奠定坚实的产业基础。

### 国际影响力持续攀升

中航科工始终把合规运营和制度建设放在突出位置，不断健全董事会议事规则和决策程序，充分发挥监事会作用，积极促进公司股东、董事会、监事会和经营层之间的良性互动，不断打造与业务发展相适应的风险合规管控体系。公司注重建设上市公司文化，维护投资者关系，每年定期路演，做好投资者来访，注重中英文网站宣传，让更多境外投资机构和投资者了解了中国航空工业的发展成就。近年来，公司管理机制不断优化，国际影响力持续攀升，多次获得亚洲企业管理杰出奖、最佳上市公司奖、沪港通最具投资价值奖等殊荣。

### 党建工作不断提升

中航科工始终坚持把加强党建与完善公司治理相统一，把开展党建工作与推进公司发展相统一。坚持党管干部、党管人才，通过构建“仁爱”文化，不断激发员工爱岗敬业、激情奋斗、人人发展的强大合力，全面提

升团队凝聚力和协作力，努力打造了一支想干事、能干事、干成事的杰出团队，为公司未来发展奠定坚实基础。

### 创新发展的十五年

十五年来，中航科工始终以敢为人先的首创精神，走在军工央企改革创新的最前沿，实现了行业内的多个第一。

### 第一家引入国际先进同行作为战略投资者的军工上市企业

2003年，经过艰苦谈判，世界航空巨头空客公司作为战略投资者，在IPO过程中认购了中航科工5%的股份。这是中国军工境外上市公司第一次获得国际先进同行的投资，也是军工央企开辟国际化发展道路的一次革命性尝试。现在来看，这次合作在给中航科工带来资金的同时，也为中国航空工业与国际先进同行合作提供了广阔的空间和平台，大大提升了航空工业的国际化发展速度。

### 第一家央企H股限制性股票激励计划

2010年，中航科工被批准为第一家央企H股上市公司限制性股票激励试点单位，实施面向管理层和骨干员工的限制性股票激励计划，让创新人

才在科技成果转化过程中得到合理回报，在进一步稳定核心人才队伍，激发人才积极性、主动性和创造性等方面做了有益探索。

### 第一家央企H股全流通试点企业

今年5月，中航科工获批成为央企第一家H股全流通试点企业。全流通试点工作是加快推进新时代资本市场改革开放，深化境外上市制度改革的重要举措，从根本上解决了困扰中国内地与香港两地资本市场的特有历史遗留问题。全流通的实现，加强了中航科工与股东之间的联系，提升了国际市场对中航科工的关注度，对航空工业和中航科工均会产生积极的影响，也为央企全面迈进国际资本市场奠定了坚实基础。

十五载创新发展，十五年铸就辉煌。今天的中航科工，是航空产业国际化发展的“新名片”，是航空工业军民融合的“主阵地”，也是航空工业产业发展的“助推器”。

目前，公司控股中直股份（600038）、洪都航空（600316）、中航电子（600372）和中航光电（002179）四家A股上市公司，持有航空工业规划、航空工业机电等多家企业，在国家“军民融合”“一带一路”建设中发挥重要作用。公司作为主发起人，与中国航空工业集团及中航资本共同设立了中航融合基金管理（北京）有限公司。基金公司管理500亿元规模的军民融合基金，专业投资于航空工

业军民融合产业发展项目。今年7月，中航科工携民用航空整机、机载系统与零部件、航空工程服务等产品再次亮相范堡罗航展，全面展示公司在国际市场开拓方面取得的新成就。9月，由中航科工协办的“开放的中国航空工业国际论坛2018”在香港成功举办。论坛以“新时代、新形象、新发展”为主题，向香港各界介绍了中国航空制造业在产业发展、国际化开拓及科技创新等方面取得的成果，进一步加强了航空工业与香港市场的联系，为航空工业的国际化发展和境内外资源整合增添新动力。

时序轮替中，始终不变的是奋进者的身姿；历史坐标上，始终坚定的是改革者的步伐。作为央企建立现代企业制度、推进国有企业改革的一次尝试和创新，中航科工的成立和成功上市，是航空工业实施“走出去”战略的重要一步，对深化国有企业改革，推动国防科技工业发展具有重大意义和深远影响。未来，中航科工将坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为统领，坚持深耕航空主业不动摇，不断夯实可持续经营能力和盈利能力，坚持用好香港国际资本市场平台，加大资源整合及收购力度，不断做优做强，在建设新时代航空强国的伟大征程上贡献力量、再书辉煌！

（中航科工供稿）

## 背景新闻

## 大咖共话行业发展 北航首届通航及无人机论坛



近十年来，中国通用航空快速发展，得到了国家、地方政府、企业等社会各界的广泛重视与支持，其中学术研究机构和高校也是发展通航的主要力量之一，北京航空航天大学在通用航空器、无人机及相关设备和技术上的长期研发与投入，推动了行业的发展，并在行业研究、产业规划和产业推广等方面多有建树。

10月28日，北京航空航天大学首届通用航空发展及无人机创新论坛在京召开。中国民用航空局原局长杨元元、北京航空航天大学原校长沈士团、中国工程院院士刘大响、中国民用航空局适航司司长徐超群、北航通航产业研究中心主任高远洋、北京信息技术研究所副所长王守杰等围绕通航产业发展与无人机创新发表主旨演讲。

本次论坛汇集通用航空、无人机领域重量级人物共话通航与无人机产业发展，对于凝聚产业力量，促进产业交流，推动产业发展，起到积极作用。

**刘大响：**发展通用航空是富国强军、安国利民的战略选择。舒适、方便、快捷的公务与通用航空日趋成为人们现代化工作、生活必需的交通工具。公务与通用航空产业有着巨大的市场潜力，必将成为21世纪我国国民经济发展的重要增长点。

我国是世界上自然灾害多发国家之一，在应对重大自然灾害和突发公共卫生事件中，随着国家应急救援体系的建设和发展，通用航空以其快速性、灵活性和直达性等优势，将成为未来我国专业航空救援部队中一支举足轻重的力量。通用飞机能够执行多种任务，是战时军队武器装备中不可缺少的组成部分，通用航空将成为我国国防发展的必然选择。通用航空飞行不同于运输航空的航班飞行，其起降时间、地点、航线具有不确定性，且农林牧飞行要看天气、抓季节，抢险救灾要求灵活、快捷、高效。空域和土地、海洋一样，都是国家重要的自然资源，蕴藏着极大的经济价值和社会价值。应借鉴国际上通行的对通用航空空域管制的惯例，结合我国实际，尽早逐步开放1000米以下的空域，为通用航空创造良好的发展空间。

发展通航产业要加强领导、统筹规划、市场运作、有序推进。通用航空的发展会有一个漫长而艰巨的过程，不能一哄而起，无序发展，需要加强领导、合理筹划、稳步推进。加强对通航的领

导、管理和规划，制定法律、法规和必要的管理条例。引入市场机制，多方筹集资金，加大包括机场等地面设施的建设力度。既要引进国外先进技术，更要促进国产通航飞机、直升机和各类通航发动机的自主研制，创新驱动发展，带动民族工业的转型升级和发展。空中飞行，人命关天。要加强航空飞行员的培训和严格教育。

发展通航要充分利用现配套完整的试验设施，为通航飞机的研制和适航取证提供服务。利用军机和大型飞机的设计研制体系，通过国际合作，积极发展先进的高端通航飞机，在世界通用航空产业中占据一席之地。抓好发动机和复合材料等关键技术的攻关研制，带动发动机、机载设备、材料工艺、维修服务等相关行业发展，在世界通航产业链中取得应有的地位。

### 徐超群：

2016年5月，国务院办公厅发布了《关于促进通用航空业发展的指导意见》，提出到2020年，建成500个以上通用机场，通用航空器达到5000架以上，培育一批具有市场竞争力的通用航空企业。通用航空器研发制造水平和自主化率有较大提升，国产通用航空器在通用航空机队中的比例明显提高。

2017年9月，适航司、各地区管理局等单位共同组建了通用航空适航审定政策研究小组，该小组的原则是实事求是，以结果目的为导向，基于发展

水平、考虑发展需要、解决实际问题；振兴通用航空发展，促进通航制造业和企业的能力提升；保护和鼓励通航行业爱好者的激情，储备更多飞机、飞行员；放管结合、以放为主，“放”要配合“管”，“管”不能限制发展，强化政府服务意识。通过相关政策的完善，给小型航空器的适航审定以多种选择，让通用航空公司改装工作获得更多自主性，为自制航空器打开一扇窗，加速特许飞行审批，放开通航企业油料供应管理，培养委任代表、扩充审定资源，形成通航发展文化。

### 高远洋：

中国的通用航空是一个尚未开放发展的巨大产业，且我们已具备了发展通用航空的经济条件与市场基础。如果通用航空消费市场迟迟不能有效启动，必将影响通用飞机产品市场的进一步增长，同时也无法拉动整个通用航空产业发展。所以，当务之急是启动通用航空应用消费市场。

应加快构建产业体系，形成产业集聚，体现经济规模效应，形成区域通用机场网络，构建产业生态/产业体系，实现区域性互通互联。“运营—制造—服务”三位一体，二三产融合，运营为先，率先启动通用航空消费市场。通用航空是一个由众多中小企业构成的产业，抓大不嫌小，形成产业集聚。通用航空具有区域性特征，拾遗补阙，在区域内形成相互配合、相互支撑的产

### 王守杰：

2018年6月，《时代》周刊杂志刊发了以“无人机时代”为主体的封面报道。为什么是无人机时代，而不是有人机时代？一方面，无人机技术的发展借鉴了有人机的成果，无人机系统作为涉及多学科的大型复杂系统，是一个国家先进科技水平的综合体现。另一方面，无人机不同于有人机，比有人机的内涵外延都要宽广，对社会各层面影响更深。无人机将拥有独立的理论、作业模式、管控模式、服务模式。无人机时代是以无人机系统为根本，以天空地一体化网络化控制为依托，以信息系统为支撑，以多样化服务为核心的时代。

（本报记者 郭美辰 编辑整理）