

对中国南方航空的调查实习报告 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/20/2021_2022__E5_AF_B9_E4_B8_AD_E5_9B_BD_E5_c25_20311.htm 中国南方航空（集团）公司是中国南方航空集团的核心企业，是中国六大骨干航空企业之一，现有6家全资子公司，分别设在郑州、武汉、长沙、海口、深圳及珠海。近年来，该公司各项指标均以30%以上的发展速度递增。据有人估计，该公司已具备了世界一流航空公司的实力。至去年10月止，该公司拥有的各种民用飞机数是101架，其中先进的波音系列飞机50架，如B767-300型、B757-200型以及B373的500型、300型和200型；经营的航线共170多条，其中国内航线130多条，国际航线18条；国内通航城市达40多个，国外的主要是东南亚各国城市10多个。据美国《航空业务》杂志的报道，南航1992年的净收益增长率达17.7%，被列为当年全球前100家航空公司的首位，利润额以10700万美元排在第8位，但销售收入额却排在第63位。南航1992年的旅客运输量达804万人次，占全国总量的33%，又连续六年居全国各大航空公司之首。总的来说，南航在国内和国际上，都起着重要的作用，占有相当地位。中南地区的民航事务原由民航广州管理局统一进行管理和经营。该局成立于1959年1月1日，管理范围即为中南五省（广东、广西、湖南、湖北、河南）。改革开放以前，民航实行军事化、半军事化的管理体制。在一切由国家统收统支的政策下，民航的经营根本不讲求经济效益，不计生产盈亏，因而发展缓慢。一九八一年以后，广州民航逐步实行企业经营管理体制。不过，中国南方航空公司是1992年2月1日才成立的，也只

是民航广州管理局在进行业务经营活动时对外使用的名称。1992年12月，中国南方航空公司更名为中国南方航空（集团）公司，它与白云国际机场一样，脱离民航广州管理局，成为独立自主、自负盈亏的企业实体。原民航广州管理局改为民航中南管理局，不再进行民航的经营业务活动，仅从政策上对其进行监督与管理。1993年10月10日，南航（集团）公司正式挂牌的同时，以其为核心的中国南方航空集团也宣告成立。中国的改革开放政策，促使了经济的繁荣，同时也就推动了民航事业的发展。特别是广东，得改革开放风气之先，得侨乡之利，又利用毗邻港澳、靠近东南亚的有利条件，经济迅速发展，南方地区的民航事业也得到空前的发展。下面从几个方面叙述南航（原民航广州管理局）1985年以来的发展。

职工人数：从1985年的9174人增至1990年的15370人，增长67%多。

运输总周转量：从1985年的18663.47万吨公里增至1990年的40659.07万吨公里，每年平均递增16.9%，从占全国总数的13.7%上升到16.3%。1992年更增至72000.00万吨公里，比1990年增长约77%。

旅客运输量：从1985年的233.41万人，上升到1990年470.21万人，从约占全国总额的31.3%下降到28.3%。1992年达804万人，在全国的比重又上升到33%。

货物运输量：从1985年的39758吨，上升到1990年的79914吨，从占全国总量的约20.4%上升到21.6%。

固定资产总值、净值：总值从1985年的126182.0万元，上升到1990年的602849.3万元，增长近3.8倍；其中净值从1985年的55943.0万元，上升到1990年的287391.7万元，每年平均递增38.8%。

业务收入：从1985年的28226.0万元，上升到1990年的168311.5万元，每年平均递增42.9%。

利润：从1985年

的6186.0万元，上升到1990年的50626.0万元，每年平均递增52.3%，增长速度非常之快。 劳动生产率：从1985年的32988元/人，上升到1990年的109506元/人，提高约3.3倍。

航线。国内航线：1977-1990年，全国民航开辟了从广州始发或通往广州的航线共92条，占这一时期全国新航线总数的20%；其中由广州民航开辟的有47条，约占一半。国际航线：到1990年底，民航广州管理局共经营9条国际航线，其中从广州始发的1条，经广州的3条。 飞机：飞机是航空公司实力的重要衡量标志之一。广州民航使用的飞机经历了从活塞螺旋桨式到涡轮风扇式、从单机载客4人至单机载客200人的发展过程。八十年代初以前，民航广州管理局使用的飞机先后有活塞螺旋桨式的立-2型飞机3架，伊尔-14型飞机9架；涡轮螺旋桨式的安-24型飞机8架；涡轮风扇式的三叉戟型飞机7架；以上飞机均是由民航局调拨所得。1983年以后，民航广州管理局开始自己购买和租赁飞机。1983年购买了波音-737-200型涡轮风扇式客机5架。1985年购买了运-7基本型飞机1架，1988年又购买了运-7-100型飞机1架。1985年向国外租赁了波音-737-200型飞机共5架（租期15年）。1987-1990年，又先后从国外租赁了波音-757-200型涡轮风扇式客机10架（租期10年）。至此，飞机的运力大大提高，飞行时速从原来的二、三百公里提高到八、九百公里，最大商务运载量从原来的二、三吨提高到十几、二十几吨，最大航程也提高了二倍多，其他装置和设备也先进得多了。1991年，南航卖给爱尔兰GPA飞机租赁公司10架老旧B737-200型飞机，又向它租入5架B737-300型及10架B737-500型新机，以及2架B757-200型飞机。至1993年10月，南航共有50架先进的波音系列飞机，

即4架B767-300ER、17架B757-200、10架B737-500、12架B737-300、7架B737-200。南航已建成了一支以波音系列机型为主的现代化机队，而且还将继续扩大，今年将再增加10架波音飞机，最新型的6架B777大型宽体客机也将于1995年到货。全国的改革开放只是民航事业发展的外部条件，南航能取得如此巨大的成就，还必须依靠民航内部管理体制的改革这个内部条件。几十年来，广州民航经历了军队企业军队企业的发展过程。1980年实行完全企业化的管理体制后，独立经济核算，并通过推行经济承包责任制和全面质量管理等经营管理手段，使生产迅速发展。1979年民航广州管理局已实行独立经济核算。1980年3月，民航由军队建制改为国务院直属局，广州管理局正式实行企业经营管理体制，开始实行“利润包干上交，超收分成，亏损不补”的核算办法。1983年，民航局取消利润包干制，执行国家统一的“利改税”制度。管理体制改革的主要内容是政企职责分开，简政放权，实行企业化。实行企业化，最实质的问题是要强化经济核算，强调经济效益，使企业盈利。1985年，企业自主权下放。民航广州管理局除了自己购买飞机外，又大胆决策，首次采用国际融资方式，租赁了几架波音飞机。南航成立后，在国内率先使用经营租赁方式引进先进机型代替老旧机型。租机比贷款购机，一架飞机大概可节约现值1250万美元。到八十年代，租赁飞机已成为世界性飞机融资手段之一，许多国际性的大航空公司，飞机更新或增加运力，大多数都是采取租赁方式解决的。民航改革的一个重要方面是完善各项管理制度，革除弊病，防止意外事故以及腐败现象的发生。同时，充分估计未来的经营风险，并采取措施作好相应的准备，对于

高层决策领导层也是一个重要的考虑方面。总之，实践证明，中国需要改革开放，民航与其他各行各业一样也需要改革开放。民航的内部改革是中国整个改革开放事业的一部分，搞好它，促进民航本身的发展，同时也可以促进中国经济的发展，而经济的发展又为民航事业的发展提供有利条件，它们的关系是互相依存、互相促进的关系。南航的改革取得了明显的成效，大大地促进了南方民航事业的发展，壮大了自己的力量。南航也将在汲取过去的经验教训的基础上，进一步深化改革，完善企业管理，扩展业务，在中国的改革开放事业中起到经济的“先行官”的一份作用。这次实习，通过对中国南方航空（集团）公司这个国营大企业的改革与发展的调查，以无可辩驳的事实，使我更加坚信中国走社会主义的正确方向，坚信中国的改革开放事业能够取得最后的成功，社会主义市场经济最终能够建立起来。可见，这次实习的意义是重大的。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com