

# 2006年 - 2007年中国航空行业兼并(并购)重组决策分析报告

报告大纲

观研报告网

[www.chinabaogao.com](http://www.chinabaogao.com)

## 一、报告简介

观研报告网发布的《2006年 - 2007年中国航空行业兼并(并购)重组决策分析报告》涵盖行业最新数据，市场热点，政策规划，竞争情报，市场前景预测，投资策略等内容。更辅以大量直观的图表帮助本行业企业准确把握行业发展态势、市场商机动向、正确制定企业竞争战略和投资策略。本报告依据国家统计局、海关总署和国家信息中心等渠道发布的权威数据，以及我中心对本行业的实地调研，结合了行业所处的环境，从理论到实践、从宏观到微观等多个角度进行市场调研分析。

官网地址：<http://baogao.chinabaogao.com/xiantiyongpin/2987729877.html>

报告价格：电子版: 9600元 纸介版：11800元 电子和纸介版: 12200

订购电话: 400-007-6266 010-86223221

电子邮箱: sale@chinabaogao.com

联系人: 客服

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

## 二、报告目录及图表目录

报告目录报告完全是PPT版本，包括电子版和彩色印刷版研究方法对行业协会以及行业主管单位的高层领导进行高层访谈；企业调研对象为企业董事会，市场总监，生产主管，财务主管，战略合作主管等；对行业40家重点企业进行实地数据调研；对行业150家具备兼并重组投资价值的企业进行实地调研；对行业中的产业集群进行实地调研走访得到区域性结论；摘要：报告1. 中国航空制造业现状中国拥有100多家制造航空零部件的大中小型航空企业(只有少数能制造整机)。所有中国国有飞机制造企业都隶属于两家控股公司——中国航空制造业第一集团公司(AVICI)和中国航空工业第二集团公司(AVICII)。它们控制着100多家工业企业、33个科研机构及42家其他公司和机构，共计拥有员工45万人。2003年，经营收入合计约100亿美元。沈飞、成飞、西飞和贵州飞机工业公司隶属AVICI，而陕飞、哈飞、昌河和洪都隶属于AVICII。AVICI和AVICII都创建于1999年，由中国航空制造业集团公司(AVIC)分拆而成。AVIC则是1993年在对原航空航天部进行公司化改造的基础上组建。当时，航空航天部被分拆为两个公司：分管飞机研制的AVIC和分管火箭/导弹研制的中国航天工业总公司。目前，AVICI所属企业主要研制战斗机、轰炸机和运输机AVICII所属企业主要研制攻击机、直升机和运输机。但值得注意的是这两家公司的主要收入来源于非航空类产品的销售。AVICII的汽车类产品占总营收的75%，只有10%属于航空类产品。这种分散经营现象也存在于它们的下属企业。这与当前西方同行的经营实践截然相反，西方认为企业应集中精力发展“核心竞争力”。非航空类业务的赢利能力可能高于航空产品制造，但它也会分散提高航空产品制造能力所需的精力和资源。航空制造业是典型的高科技产业，凝聚了人类大量的高科技成果，其显著的特点是高投入、长周期和市场相对集中。但同时，它对于整个国民经济的辐射和带动作用却十分巨大。这也是一些发达国家不惜付出长时间的高额代价，将航空制造业列为国家重点扶持行业的原因之一。工业发达国家无一例外地都把航空制造业列为国家的战略性产业，它关系到国家安全和国民经济的大局，与国家利益息息相关。上世纪90年代，中国曾一度拥有麦道M80、M90飞机的总装线，总装生产MD82和MD90，迅速提升中国大型飞机的研制和生产水平。中国调动了当时航空制造业主机厂所的精兵强将，承担了机体的装配与制造70%的工作量。但是，随着波音和麦道合并，机型停产。中国只能在付出了高昂的学费后被迫停产。同样和空客合作的AE100项目进行了3年后，也最后也是被迫停止。空中客车与中国民用航空业的工业合作始于1985年。当时空中客车公司与西飞签署了第一份转包生产协议，由西飞负责生产和组装空中客车A300/A310宽体飞机电子舱舱门。目前，中国航空制造业第一集团和第二集团公司的五家航空企业直接参与了为空中客车飞机生产零部件的合作。这五家企业分别是：成都飞机工业(集团)有限责任公司、沈阳飞机工业(集团)有限公司、西安飞机工业(集团)有限责任公司、红原航空锻铸工业公司和哈飞航空制造业股份有限公司。在工业采购方面，空中客车计划到2007年,从中国的采购金额由目前每年1500万美元提升到每年6000万美元，到2010年时再翻一番,达到每年1.2亿美元。在研发方面，空中客

车公司(北京)工程技术中心已于今年7月正式启用。目前,工程技术中心已经招收了54名中国工程师。到2008年,工程技术中心招收的中国工程师人数将达到200名。通过工程技术中心,中国将参与空中客车A350飞机项目,承担5%的机身结构件的工作份额——这种参与包括设计和制造工作。其中,具体的设计工作将在工程技术中心完成,零部件的生产制造将主要由中国航空制造业第一集团和第二集团公司下属航空制造企业负责。空中客车的主要竞争对手波音(中国)有限公司有关负责人也表示,将力促中国波音公司中国化。目前,上海飞机制造厂在给B737制造水平尾翼;西安飞机制造厂在给B737制造垂直尾翼,并给B747制造后缘翼肋,给B747货机改装地板梁;沈阳飞机制造厂在给B737制造尾段部件,给B787制造垂直尾翼前缘;成都飞机制造厂在给B737制造前登机门和翼上紧急出口,在给B787制造方向舵;重庆飞机制造厂在给波音制造锻造件;波海飞机制造厂在给B737和B767制造复合材料次结构件和内饰件,给B737制造翼身整流罩和尾锥,给B777制造驾驶舱内饰板。目前世界范围内有3400架现役波音飞机的重要部件和组件是在中国制造的,占全球波音机队总数的1/3,而且“中国制造”的比重仍在加大。这将对中国未来自行研制民航飞机尤其是大型干线客机提供重要帮助。现在,中国两大航空集团正在创新新的国际合作方式。其中,最令人瞩目的就是新型涡扇支线飞机ARJ21的研发。在此项目中,中国一航成立中航商用飞机公司,第一次以主承包商的身份,按照国际通行的招标方式,以中为主,中方拥有自主知识产权,同时面向全球航空制造业招标。这个根本性的转变,标志着中国航空制造业的国际合作进入了一个新的阶段。

2. 中国航空制造业兼并重组并购动因中国广阔的市场和低廉的生产成本,以及完整的工业体系使得外资航空制造业企业纷至沓来。而航空制造业的特殊性,又注定了他将酝酿出众多的兼并与重组的案例。航空制造业联合、兼并重组案例时间

兼并重组交易双方

兼并重组交易内容2006.12

大高通用航空城有限责任公司与奥地利钻石飞机制造有限公司合资生产DA40 中奥合资生产的钻石DA40型飞机12月在山东省沾化县大高通用航空城实现批量生产,此举填补了中国在通用航空2座-4座固定翼飞行器制造领域的空白。首批钻石DA40型飞机,是由大高通用航空城与奥地利钻石飞机制造有限公司合资成立的滨奥飞机制造有限公司生产的。公司一期设计年生产能力为500架DA40型飞机。目前,公司已接到近200架DA40型飞机订单;预计二期将达到生产1000架各型号轻型飞机的能力。2006.12

河北曹妃甸工业区与俄喀山直升机股份有限公司合资生产直升机 河北曹妃甸工业区与俄喀山直升机股份有限公司总投资3.7亿元人民币,占地1000亩。合作组装生产俄罗斯“安萨特”型系列直升机,按协议,8年内将完成组装、生产、销售直升机100架。2006.11

中航一、二集团组成联合体入股天津空客A320总装线项目 洪都航空、哈飞股份、天津保税区投资有限公司与中国航空制造业第一集团公司四方出资成立天津中天航空制造业投资有限责任公司。天津中天航空注册资本为3亿元,其中:洪都航空以货币形式出资0.3亿元,持股10%;哈飞股份出资0.3亿元现金,持股10%;天津保税区投资有限公司出资1.8亿元货币资金,持股60%;中航一集团以货币形式出资0.6亿元,持股20%。2006.7

巴西航空制造业公司收购OGMA由巴西航空制造业公司和欧洲宇航防务集团（EADS）组成的财团收购葡萄牙航空制造业有限公司(OGMA)。为收购OGMA，巴西航空制造业公司和欧洲宇航防务集团新成立了一个控股公司AIRHOLDING,SGPS,S.A.，其中巴西航空制造业公司占控股公司99%的股份，欧洲宇航防务集团占1%，欧洲宇航防务集团所占份额今后最高可达30%。2006.3 杭州振宇与美全制航空合资生产直升机 杭州振宇实业有限公司与美国全制航空股份有限公司(简称)合资设立航宇公司，总投资额高达8亿美元，中方控股51%。主要生产小型直升机、固定翼机、支线机等五种机型。2005.9

一航西航集团公司参与GE发动机项目 中国一航西安航空发动机（集团）有限公司参与美国通用电气公司（GE）CF34-3型发动机项目2005.8.

昌河航空制造业有限公司与意大利阿古斯塔公司合作生产直升机 中方和意方联合投资组建江西昌河阿古斯特直升机有限公司，新组建的合资公司由中方控股。首先在中国批量生产A109E直升机。其后阿古斯特公司将逐步把A109E的全部生产活动转移到中国，以保证A109E直升机完全国产化生产。2005.7 哈飞转包生产空客A320零部件 哈飞转包生产A320飞机复合材料水平尾翼前缘肋。协议共包含三个工作包，每架份有52个零部件。2004.9

洪都与麦道合作生产直升机双方计划合作生产三个型号的麦道直升机，分别是MD500E、MD530F、MD520N、MD600N2003.3 雏鹰科技与西科斯基合资生产直升机 上海雏鹰科技与美国西科斯基公司合资成立上海西科斯基公司，中外双方的投资比例为51%比49%，按计划，上海西科斯基首先把S-300C和S-300BC两种机型引入中国生产，S-300BC与S-300C的机型。2002.12 中航二集团与巴西航空制造业公司合资生产直线客机 中国航空制造业第二集团(AVICII)与巴西航空制造业公司(Embraer)共投资2,500万美元组建合资企业,以在中国生产民用支线飞机。中航二集团旗下的哈尔滨飞机工业集团和哈飞航空制造业股份有限公司将与Embraer组建合资企业,生产ERJ145系列的支线喷气飞机。2001

锦江药业与美AEC合资生产超轻型直升机 浙江锦江药业有限公司和美国A E C直升机制造公司等合资兴办湖州泰翔航空科技有限公司生产的超轻型直升机。1995

昌河航空与西科斯基合作生产直升机部件 1995年就开始牵手合作，签订了面向21世纪的军民通用新型中型直升机——S-92合作项目，昌河航空负责生产S-92型机的尾斜梁和水平面，现已形成年交付40架份的能力。2006年10月，昌河航空制造业有限公司与美国西科斯基飞机公司的子公司施韦策飞机公司在珠海隆重举行S300C/S300CBi型直升机转包生产合作协议签字仪式，预期年产200架机。1997.8 波音合并麦道 1997年麦道与波音通过一个1300亿美元的股票交换合并为波音公司。此前麦道曾试图在中国建立一个合资企业，但没有成功，这次失败对麦道打击非常大。1996.8 波音收购罗克韦尔 波音出资31亿美元收购罗克韦尔公司的防务和航天分公司。罗克韦尔公司吸引波音的是其强大的空间部门，即使在防卫部门不景气的情况下空间部门也一样兴旺。作为国际空间站的主要合同商，波音公司从收购罗克韦尔公司中取得对其现有航天飞机的管理权。随着全球经济的国际化进程，航空行业的全球供应，加剧了国际间的竞争，在这样的情况下，HEADING-CENTURY分析中国航空制造业

的兼并重组具有以下几点原因。其一，国内航空制造业企业资源配置分散，经营业务庞杂。目前，AVIC I所属企业主要研制战斗机、轰炸机和运输机AVIC II所属企业主要研制攻击机、直升机和运输机。但值得注意的是这两家公司的主要收入来源于非航空类产品的销售。例如AVIC II的汽车类产品占总营收的75%，只有10%属于航空类产品。这种分散经营现象也存在于它们的下属企业。这与当前西方同行的经营实践截然相反，众多专家认为企业应集中精力发展“核心竞争力”。非航空类业务的赢利能力可能高于航空产品制造，但它也会分散提高航空产品制造能力所需的精力和资源。其二，国际合作，大势所趋。世界航空制造业企业逐鹿中国市场，原因在于他们看中中国市场雄厚的航空制造业基础、广阔的市场前景、愈加开放的民航业政策和较低的生产成本。通过国际合作不但可以在较短时间内提升中国航空制造业的制造能力，满足中国航空运输发展的需要，同时可掌握关键工艺技术和先进管理方法。其三，航空制造业集团公司将延长产业链，降低运营成本，确保自研飞机获得稳定的采购订单。避免重蹈运10的覆辙。其四，国内小型飞机与民用直升机市场需求与前景。民用直升机市场研究表明，目前，全世界共有民用直升机近23000架，平均每百万人拥有直升机3.9架。美国是世界上使用民用直升机最广泛的国家，每百万美国人拥有直升机40.1架。其次是俄罗斯，每百万人拥有直升机23.7架。中国直升机自1965年进入中国民用航空领域以来，至今已有36年的历史。到目前为止，中国曾先后使用过18个机型的142架民用直升机，且90%以上的直升机是从欧洲、俄罗斯和美国等国进口。中国人均GDP和人均国土面积都比印度多，而人均拥有的直升机架数却低于印度。另外，随着经济的发展，国家空中管制的放宽，私人购机者也必将成为市场劲旅。其五，非航空制造业资本渴望进入这一领域。由于航空制造业对所在地域的工业发展，有巨大的拉动作用，为了地区规划发展的需要，很多工业区、开发区有意投入资本与航空制造业企业合作，将航空制造业引入该地区。

### 3.中国航空制造业兼并重组并购趋势分析

未来中国航空制造业兼并重组世纪咨询分析将呈现以下几种趋势。其一，由于波音和空客在中国商用飞机市场上形成有效竞争，有利于促使他们向中国转移先进技术和生产线。空客公司与中国国家发改委签署了一项民用航空业合作谅解备忘录，其中包括技术转让条款和在中国建立一条空中客车单通道飞机总装线的可行性研究。可以想见，国内航空制造业企业势必将通过战略重组，形成更有利于服务波音和空客等大型航空制造业集团的实体。其二，出现指向产业链下游的垂直型并购重组。国内航空制造业集团公司有通过并购重组的方式向下成立航空公司，以延长其产业链。这样不但可以保证其所研制的飞机得到稳定的订单，而且进一步降低新组件航空公司的运营成本。06年底，业务方向涵盖支线客机的中航一集团就宣布，将在07年组建主营支线业务的控股航空公司。其三，指向产业链上游的垂直型并购重组加剧。向上收购零配件供应企业，这样可以确保其零配件的供应环节，支持集团本身的核心制造业。尽管在最后关头与洛轴失之交臂，中国一航并没有停止并购的步伐。近日获悉，中国一航有意出手收购国内另一大轴承集团——哈尔滨轴承集团公司，目前双方已经进行了多次接触。其四，非业内资本与外资小型飞机、直升机生产企业进一步合作。由于中国经济的不断发展，促进了国内小型飞机与直升机市场需求的日益扩大，众多非航

空资本与外资航空制造业企业纷纷看中这一市场。同时，中国廉价的制造成本也增加他们在中国寻求代工合作企业的决心。美全制航空、AEC、西科斯基、俄喀山直升机、奥地利钻石等公司都先后在国内找到了合作伙伴。其五，国内大型航空制造业企业有进行产业调整的趋势。这样可以集中优势资源配给于核心的航空制造业，以提升技术水平和工艺水平，而将众多民品行业剥离出来，避免分散经营造成的弊端，而进行单独管理，则可以更好的研究各行业所在的不同市场，有助于提升单体企业管理水平，摆脱整体束缚，发挥单体企业的最大优势。仅以中航二集团中的洪都航空制造业集团的成员就包括了洪都航空制造业股份有限公司、洪都体育健身器材有限责任公司、洪都精工机械公司、洪都高尔夫电动车公司、洪都助力车有限公司、昌梅建筑设备公司、洪都摩托有限公司、洪都建筑装璜公司、洪都电力器材公司、南昌洪都动力公司、洪都中益房地产公司、南飞纺织机械公司、常州洪都电动车有限公司、江西洪都中联机械有限公司。最后，全世界航空产业的规律都是集中，欧洲4个国家的民机产业联合起来，美国两大都能独立生存的波音和麦道也合二为一，而中国则是由原来的整体实力不足的航空制造业集团公司一分为二，客观上进一步分散了资源。世纪认为，今后国内两大航空制造业集团的重组是可以预见的。例如，06年底天津投建的空客A320总装线项目，就是由中航一集团和二集团组成联合体，共同入股该项目，而不再是之前几年的各自为战。

目录：2006年 - 2007年中国航空行业兼并(并购)重组决策分析报告 兼并重组趋势  
分析第一章 研究概述第一节 研究背景第二节 研究内容第三节 研究方法第四节  
研究团队第五节 研究结论第二章 2006-2007年世界民用航空制造业发展现状第一节  
全球民用航空制造业发展特征第二节 全球民用航空制造业市场规模发展分析第三节  
全球民用航空制造业供求格局第四节 全球民用航空制造业竞争格局分析第三章  
2006-2007年中国民用航空制造业的现状分析第一节 中国民用航空制造业发展特征第二节  
中国民用航空制造业市场规模发展分析第三节  
2006-2007年中国民用航空制造业供求格局第四节  
2006-2007年中国民用航空制造业竞争格局分析第五节  
2006-2007年中国民用航空制造业进出口情况分析1、进口分析2、出口分析第六节  
2007-2010年中国民用航空产品供需规模预测第四章 中国民用航空产品细分市场1、干线客  
机1、市场概况和特点2、2006-2007年供需规模3、2007-2010年供需预测2、支线客机1、  
市场概况和特点2、2006-2007年供需规模3、2007-2010年供需预测3、公务机1、市场概况  
和特点2、2006-2007年供需规模3、2007-2010年供需预测4、直升机1、市场概况和特点2  
、2006-2007年供需规模3、2007-2010年供需预测第五章  
中国民用航空制造业主要产业集群发展现状及竞争力分析第一节  
中航一集团1、沈飞2、成飞3、西飞4、贵航第二节  
中航二集团1、陕飞2、哈飞3、昌河4、洪都第三节 其他民用航空制造业企业第六章  
中国民用航空制造业政策环境分析第一节 宏观经济政策对民用航空制造业的影响第二节  
国家政策及十一五规划对民用航空制造业的影响第七章

影响中国民用航空制造业发展的主要因素分析第一节 影响中国民用航空制造业发展的主要技术因素1、整机可靠性2、民用航空发动机技术3、航电与导航技术4、新材料与新工艺第二节 影响中国民用航空制造业发展的体制性因素第三节 影响中国民用航空制造业发展的国际政治因素第四节 影响中国民用航空制造业发展的政策性因素第五节 中国民用航空制造业发展存在的问题第八章 中国民用航空制造业兼并重组并购背景分析第一节 中国民用航空制造业兼并重组背景分析第二节 民用航空制造业兼并重组特点分析第三节 民用航空制造业兼并重组的障碍1、行业政策障碍2、资金障碍3、技术障碍第九章 国外民用航空制造业兼并重组并购案例分析第一节 波音合并麦道1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、兼并重组整合之后的发展战略分析第二节 波音收购罗克韦尔1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、兼并重组整合之后的发展战略分析第三节 巴西民用航空制造业公司收购OGMA1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、兼并重组整合之后的发展战略分析第十章 外资民用航空制造业企业在中国的兼并重组趋势分析第一节 国内外资民用航空制造业企业发展分析1、投资趋势2、投资区域3、投资特点4、投资产品5、市场表现第二节 空中客车公司1、空中客车公司在中国投资现状分析2、空中客车公司核心竞争力分析3、空中客车公司兼并重组趋势与可能性分析第三节 波音公司1、波音公司在中国投资现状分析2、波音公司核心竞争力分析3、波音公司兼并重组趋势与可能性分析第四节 加拿大庞巴迪宇航公司1、庞巴迪宇航公司在中国投资现状分析2、庞巴迪宇航公司核心竞争力分析3、庞巴迪宇航公司兼并重组趋势与可能性分析第五节 巴西民用航空制造业公司1、巴西民用航空制造业公司在中国投资现状分析2、巴西民用航空制造业公司核心竞争力分析3、巴西民用航空制造业公司兼并重组趋势与可能性分析第六节 霍尼韦尔1、霍尼韦尔在中国投资现状分析2、霍尼韦尔核心竞争力分析3、霍尼韦尔兼并重组趋势与可能性分析第七节 西科斯基公司1、西科斯基在中国投资现状分析2、西科斯基核心竞争力分析3、西科斯基兼并重组趋势与可能性分析第八节 意大利阿古斯塔公司1、阿古斯塔在中国投资现状分析2、阿古斯塔核心竞争力分析3、阿古斯塔兼并重组趋势与可能性分析第九节 洛克西德·马丁公司1、洛克西德·马丁公司在中国投资现状分析2、洛克西德·马丁公司核心竞争力分析3、洛克西德·马丁公司兼并重组趋势与可能性分析第一〇节 雷神公司1、雷神公司在中国投资现状分析2、雷神公司核心竞争力分析3、雷神公司兼并重组趋势与可能性分析第十一章 国内民用航空制造业兼并重组并购组案例分析第一节 大高通用民用航空城与奥地利钻石飞机制造有限公司合资生产DA401、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重



组方案分析3、重组整合后发展战略分析第二节 河北曹妃甸工业区与俄喀山直升机股份有限公司合资生产直升机1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、重组整合后发展战略分析第三节 中航一、二集团组成联合体入股天津空客A320总装线项目1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、重组整合后发展战略分析第四节 杭州振宇与美国全制民用航空股份有限公司合资生产直升机1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、重组整合后发展战略分析第五节 昌河民用航空制造业有限公司与意大利阿古斯特公司合作生产直升机1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、重组整合后发展战略分析第六节 维鹰科技与西科斯基合资生产直升机1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、重组整合后发展战略分析第七节 中航二集团与巴西民用航空制造业公司合资生产直线客机1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、重组整合后发展战略分析第八节 锦江药业与美AEC合资生产超轻型直升机1、兼并重组背景与核心价值分析2、兼并重组过程以及兼并重组方案分析3、重组整合后发展战略分析第十二章 中国民用航空制造业兼并重组并购主体竞争力分析第一节 洪都1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第二节 昌河1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第三节 哈飞1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第四节 陕飞1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第五节 沈飞1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第六节 成飞1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第七节 西飞1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第八节 贵航1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第九节 上飞1、公司运营情况2、公司产业结构分析3、公司核心产品分析4、公司核心竞争力分析5、公司科研实力与工艺技术分析6、公司发展战略分析7、公司兼并重组趋势与可能性分析第十三章 中国民用航空制造业产业链特征以及兼并重组趋势分析第一节 民用航空制造业产业链特征分析第二节

## 民用航空制造业产业链间兼并重组机会分析第十四章

中国民用航空制造业企业兼并重组并购机会分析第一节 大型规模企业兼并重组机会分析1、沈飞1.1企业发展战略分析1.2企业战略发展瓶颈分析1.3兼并重组可能性分析2、成飞2.1企业发展战略分析2.2企业战略发展瓶颈分析2.3兼并重组可能性分析3、西飞3.1企业发展战略分析3.2企业战略发展瓶颈分析3.3兼并重组可能性分析4、贵航4.1企业发展战略分析4.2企业战略发展瓶颈分析4.3兼并重组可能性分析5、洪都5.1企业发展战略分析5.2企业战略发展瓶颈分析5.3兼并重组可能性分析6、哈飞6.1企业发展战略分析6.2企业战略发展瓶颈分析6.3兼并重组可能性分析7、昌河7.1企业发展战略分析7.2企业战略发展瓶颈分析7.3兼并重组可能性分析8、陕飞8.1企业发展战略分析8.2企业战略发展瓶颈分析8.3兼并重组可能性分析第二节 中、小型规模企业兼并重组机会分析1、上海飞机制造厂1.1兼并重组可行性分析1.2兼并重组价值分析2、汉中民用航空制造业（集团）有限公司2.1兼并重组可行性分析2.2兼并重组价值分析3、石家庄飞机工业有限责任公司3.1兼并重组可行性分析3.2兼并重组价值分析4、江苏航宇飞机制造有限公司4.1兼并重组可行性分析4.2兼并重组价值分析5、北京科源飞机公司5.1兼并重组可行性分析5.2兼并重组价值分析6、广东彼岸科仪有限公司6.1兼并重组可行性分析6.2兼并重组价值分析7、滨奥飞机制造有限公司生产的7.1兼并重组可行性分析7.2兼并重组价值分析8、湖州泰翔民用航空科技有限公司8.1兼并重组可行性分析8.2兼并重组价值分析第十五章 中国民用航空制造业产业链及兼并重组风险分析第一节

## 中国民用航空制造业产业链分析第二节

## 第二节中国民用航空制造业产业链内的兼并重组机会分析第十六章

中国民用航空制造业企业兼并重组风险分析第一节 国际政治局势风险第二节 宏观经济与行业政策风险第三节 空管制度风险第四节 市场需求风险第五节 管理体制变革风险第六节 财务风险第十七章 对中国民用航空制造业企业兼并重组的建议

详细请访问：<http://baogao.chinabaogao.com/xiantiyongpin/2987729877.html>