

根据企查查信息显示：

刚刚，大新华航空的法定代表人由陈峰变更为陈明。



目前，大新华航空拥有3架B737-800，可谓是目前国内最小的航空公司。

三架飞机的平均机龄为12.2年，算起来，大新华航空已经有10多年的时间没引进飞机了。

3架飞机已经维持15年的时间，从某种意义上来看，大新华航空已经不属于一家正常经营的航空公司了。

不过，海航当初设立大新华航空公司可不是简单的想在旗下再多一家独立承运人。

二、大新华寓意：无限想象空间

无论是从哪方面来看，大新华航空都不是这么简单。

大新华航空主基地在北京首都机场。

中文无线电呼号为大新华，英文呼号为GRANDCHINA。

大新华这个名字应该不是什么企业可以叫的。

更牛皮的是其两字代码是CN，就是中国的两字缩写。

三字结算码就是寓意无穷895。

说实话，不谈航空公司牌照，就谈这些数字、字母代码在如今就值不少钱。

三、海航梦想：大新华承载着未来

既然海航在企业名称以及代码上下了这么大功夫，所以大新华航空就不是这么简单的。

大新华航空成立于2004年7月，之前叫新华航空。

2007年11月，新华航空更名为大新华航空。

海航组建“大新华航空”可谓意图高远。

第一是作为航空平台公司。

海航集团把大新华航空是作为整合航空资源的平台，曾计划把旗下海南航空、新华航空、长安航空、山西航空的资产注入大新华航空，成为旗舰型的航空集团。

第二是发展成为世界级的航空集团。

由此，大新华航空一举与国航、东航、南航并列为国内第四大航空集团。

至少从名称上就不弱于三大航。

并以此为起点，将大新华航空打造成为世界级航空公司。

当然因为种种原因，海航的努力最终未能实现。

四、复杂的股权：大新华的架构

大新华航空从成立之初就是一家股权多元化的公司。

既有国有资本，又有民营资本，还有外方资本。

代表海南省的国资企业海发控48.61%，海航集团占19.07%，索罗斯旗下的Starstep Limited占18.64%，另外，扬子江投资和海南琪兴实业分别占股8.10%和5.28%。

后来股权不断变化，演变成为异常复杂的股权结构。

最多时，股东多达23家。

股权占比超过5%的有5家，其中：

代表海南省政府的海南省发展控股占24.9654%。

海航集团占23.1073%。

索罗斯旗下的StarstepLimited占9.5707%。

海南美兰机场占8.3%。

国家能源投资集团占5.56%。

因为股东有索罗斯旗下基金，所以大新华一直是中外合资企业。

虽然大新华航空没能如愿整合旗下航空公司，但也成为了海南航空的控股股东。

持有海南航空的股权为23.08%。

也就是说，大新华航空手中最有价值的并非是三架飞机，而是拥有的海南航空的股权，又是海南航空的第一大股东。

所以海航重整，必须要把大新华航空一起重整，而且是重要的筹码之一。

四、何去何从：大新华航空未来之路

大新华航空作为海航破产重整的航空公司之一，又是海航控股的母公司，因此各方对其股权架构也进行了梳理和重新设计。