

浅谈中国公务航空市场

改革开放 30 多年来，伴随着中国经济的飞速发展、企业财富和个人财富的增长，中国公务机市场正在迅速形成。美国公务航空协会主席艾德波伦先生多次强调“no plane, no gain”，其大意即“没有公务机，便难以获得有效的盈利”。公务机具有效率高、灵活度大、便捷性、私密性强的特点、能有效提高商务旅行的工作效率、同时也有助于提升企业及个人形象，因而广受政要、商界领袖、社会名流的青睐。统计显示，《财富》500 强企业，70% 的企业拥有自己的公务机。¹ 和世界各地的高净值人士一样，中国的富裕精英也日益了解到公务机作为提升商务效率载体的重要性，中国公务机的数量也在迅速增加。根据中国民航局最新公布的数据，2008 年大陆地区公务机的数量仅为 32 架，而截至 2010 年年底，则增长至 61 架，数量近乎翻了一番。不仅如此，公务机产品也进一步细分化，涵盖超轻型至超大型等不同级别的机型。中国的公务机市场从无到有、从小到大、从总量快速扩张到结构升级，正逐步形成多样化、多层次的消费市场。

2011 年 4 月，在海南三亚举行的“海天盛筵”公务机展示活动上，来自巴西航空工业公司、波音、空客等制造商积极参展，其中巴西航空工业公司更是携超轻型、大型、超大型三款机型参展，推介其全系列公务机产品。中国公务机市场的巨大潜力无疑是吸引众多公务机制造企业前来参展的重要原因。同时日益改善的公务航空运营环境也为制造商进入这一市场创造了更好的环境：如削减新机购买的税收；特定试飞地区的低空领域向通航飞机开放等。

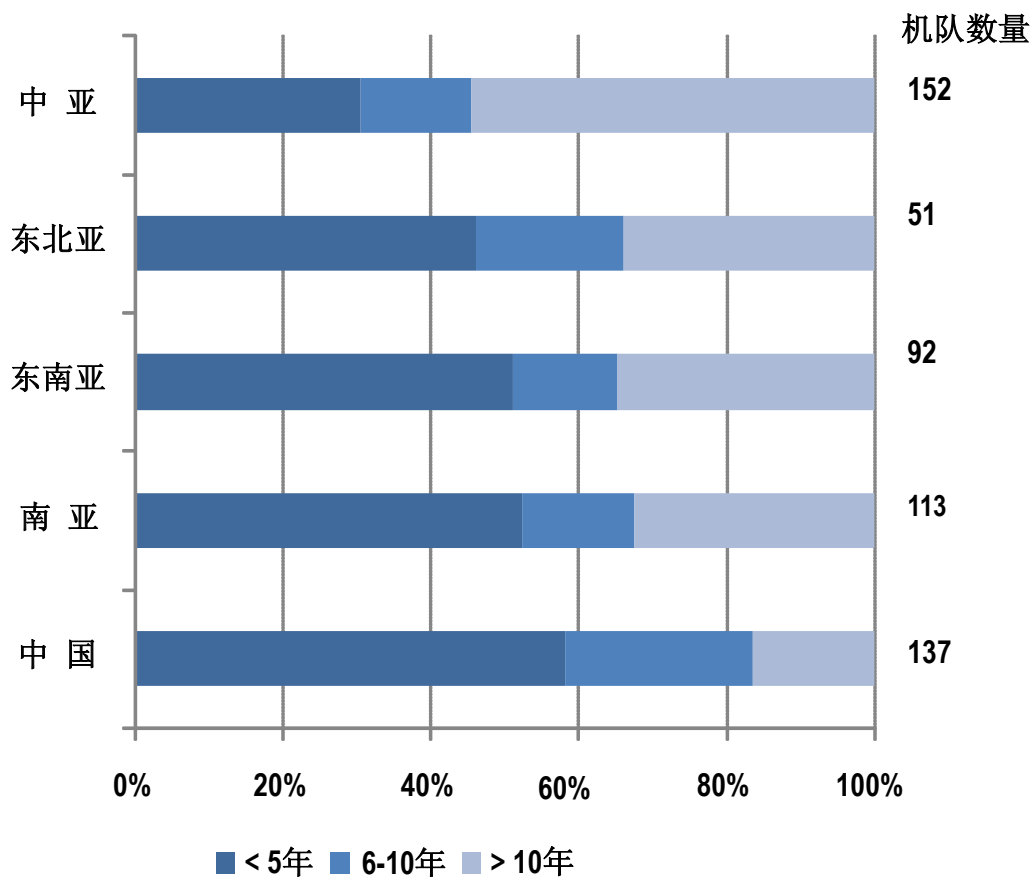
中国公务机市场的巨大潜力引起全球关注，相关政府管理部门及行业各界也对这一方兴未艾的市场寄予极大期待。但要促进国内公务航空健康发展，仍任重道远。在此，笔者谨就目前国内公务航空发展现状及面临的问题，中国公务航空市场未来发展前景进行初浅探议，供读者参考指正。

中国公务航空发展现状

中国的公务航空起步相对较晚。在过去几年时间里，中国的公务航空市场开始进入了一个迅速发展期，但从整体而言仍尚属初级阶段。一般来说，航空运输体系的发展应该是经历先从通用航空起步，由此过渡到公务航空为其奠定基础，最后进入商用航空发展的历程。在发达的航空运输市场，通用航空也是相对比较发达的。然而，在中国，航空运输体系基本上是呈“倒三角”形状的。商用航空的发展超前，通用航空则处于较弱的水平。在中国，公务航空严格来说属通用航空的范畴。中国通用航空的发展比较薄弱，由此也造成公务航空的发展相对滞后。根据国家民航局最新公布的数据，截至目前，中国（包括香港、澳门地区）公务机的总数量约 140 架。一个国家的公务机需求量是与该国的经济发展水平相匹配的。作为全球第一经济体的美国，其公务机保有量达上万架。即使是同为发展中国家的巴西，该国公务机总量也达到了 700 多架。由此足以说明中国公务航空市场的发展相对滞后，但也间接证明中国公务机市场的潜力之巨大。

仔细分析目前中国公务机队的服役情况，可以发现，在整个亚洲区，中国的公务机机队堪称是最为年轻的机队。而这一年轻的机队也意味着目前整个中国的公务航空产业链，包括供应商、运营商、各类融资机构、维修服务商等各个环节，存在经验不足的情况，仍需摸索适合中国国情的公务航空运营方式。

¹ 数据来源：《中国航空报》，2011 年 1 月 22 日



中国公务航空发展面临的主要问题

中国公务航空发展相对滞后，其原因是多方面的：

首先，从客观环境来看，机场数量不足、基础设施不完备。中国拥有 960 万平方公里的国土面积，但目前商用机场数量总计 175 个，且多半是运营大型民机的大机场，真正可以用于公务机运营的小型机场欠缺。以美国做比较，全美约有 5000 多个公共和 14000 多个私人机场。除 500 个机场供运输航班使用外，其余大约 1.8 万个机场供通用航空飞机（含直升机）使用。相比之下，中国的机场数量尤显不足，限制了公务机的出行便利的优势。同时目前国内能提供固定基地运营（FBO）配套设施服务的机场有限。标准的 FBO 包括公务机候机楼、与候机楼连接的停机坪、机库及维修车间等组成部分，主要为公务机运行提供停机服务、飞机及乘客地面保障服务、加油服务、机组航务及签派服务、飞机航线维护及维修定检服务等。目前，大陆地区仅北京、上海和深圳等机场能提供 FBO 服务。FBO 的匮乏严重影响了公务机作为高效、便捷的商务载体性能的发挥。

其次，整体运营体系有待进一步完善。首先公务机使用成本过高。由于多数机场为大型飞机设置，因此起降费、维护保养、航油、航材等管理成本相对较高。而较高的进口关税也制约了更多公务机的引进。如购买一架结构重量低于 25 吨的公务机需支付 5% 的进口关税和 17% 的增值税，而购买大型商用飞机只需支付 1% 的进口关税和 5% 的增值税。其次专门从事公务机运营的公司数量太少。目前国内，含香港、台湾地区，专门从事公务机运营的公司仅十几家。而这也造成公务航空管理人员的极度缺乏，包括国内公务机运营公司的管理人员，以及受过训练的有经验的公务机飞行、机务、签派和地面服务人员等均严重缺乏。再者，中国通用航空的整体发展环境也有待培养。对普通人来说，自驾飞机更是一个遥不可及

的梦想，国内航空俱乐部和航空培训学校少且费用高，使得国内的飞行员执照拥有者数量很少，缺乏通用航空发展的氛围。

再者，正确的公务航空文化理念还有待进一步培养。首先国内现有的公务航空消费群体（尤其是购买者）仍简单地把公务机作为一个奢侈品来看待和消费。而全球越来越多的企业或私人用户关注并使用公务机出行，主要的原因是人们逐渐意识到，而事实也证明了，公务航空已经成为现代企业提高生产效率、提高企业竞争力、增加企业利润的一种有效途径。同时，公务机在舒适性、私密性和减少定期航班出行不确定性方面确实是商务机所无法比拟的。同时国内消费者存在盲目跟风、相互攀比的消费习惯。“公务机”顾名思义，首先应该是一个服务于公务航空出行需求的交通工具，其次才是能够提供独有的私密性和舒适性的豪华交通工具。不同于其他奢侈品的唯产地以识品牌，公务机最重要的特性源自于其全球工业化合作，是一款集全球先进技术于一身、高度专业的特殊“奢侈品”。举例而言，一瓶好的法国红酒之所以价格昂贵，是因为其产地的独特地理位置和其酒庄特有的历史文化积淀和工艺传承而造就的，这也是为何某些名贵酒庄的红酒比附近几十公里之外的其他酒庄的酒可以贵很多，很大一部分原因是因为离开那片特定的葡萄园，可能就生产不出来这么独特的酒（茅台亦如此）。而公务机则是最为典型的全球工业化合作的产品，整个全球飞机制造业是一个庞大的、遍布全球的供应链体系，在这一体系中，发动机、航电设备等各级供应商，择优组合，共同为客户提供各款优秀的飞机产品。每架公务机，不管其生产厂家是谁，飞机产地在哪里，归根结底飞机上最为重要和贵重的部件——如发动机、起落架、航空电子设备，其实都是来自于仅有的几家主流供应商。所以无论是何种品牌和型号的公务机，其实归根结底该飞机上面所装备的飞机发动机、航电设备等主要系统和部件，完全可能是同一个厂家生产的甚至是同一个系列的产品。有鉴于此，客户的实际商务出行需求（如航程及乘机人数）、飞机的现代化商务设计、旅行的舒适性、飞机的运营可靠性及经济效益、飞机制造商的售后服务能力才是客户购买公务机时应当考虑的关键因素。

简而言之，中国公务航空市场发展的主要问题是缺乏规模性开发建设基础设施、培育正确合理的公务航空的消费和文化理念。同时公务航空的运营管理和服务人员专业知识与技能需要进一步提高。而放松市场管制、营造适宜的法制环境是公务航空和整个通用航空市场发展的必要前提，其中包括飞机购买及注册、适航审定、航空公司审批、空域管理、机场准入和收费、机场管理、飞行审批、飞行管理、飞行培训、油料保障等等。

中国公务机市场的发展机遇

促进中国公务机市场发展的经济因素

(1) 持续稳健增长的GDP。近年来中国的经济发展势头令世界瞩目。即使在全球经济低迷的2008年和2009年，中国GDP仍然保持着近10%的增长率。根据《各国宏观经济指标宝典》(Economist Intelligence Unit, CountryData)，至2025年，中国将超越美国成为全球第一单一经济体。按照行业通用的计算模型，一个国家（或地区）的GDP达到1万亿美元时，公务机的市场空间是250架，而中国目前的GDP已经超过了5万亿美元，以此推算，中国的公务机数量应该至少1000架。²政府不断采取各项措施，以保障GDP的稳健发展，由此也为中国公务机市场发展创造了良好的大环境。

(2) 持续提升的中国企业及个体消费者的购买力。中国入选全球500强企业持续上升。根据2011年《财富》世界500强排行榜，中国（含台湾地区）共有69家企业入选世界500

² 数据来源：《公务机市场：疑似蓝海》，经济观察报，2011年7月4日

强，超过日本，仅次于美国。经济的迅速发展同时也加快了个人财富的积累。根据《2011年胡润百富财富报告》，截至2010年年底，除香港、澳门及台湾地区，仅中国大陆地区亿万富豪的人数已达六万人，较2009年增长了9%。而个人可投资资产达人民币千万以上的高净值人士更是迅速发展，截至2010年年底，已超过58万人，可投资资产总计2719亿美元。而近年来人民币的持续升值亦有效提升了中国消费者的购买力。

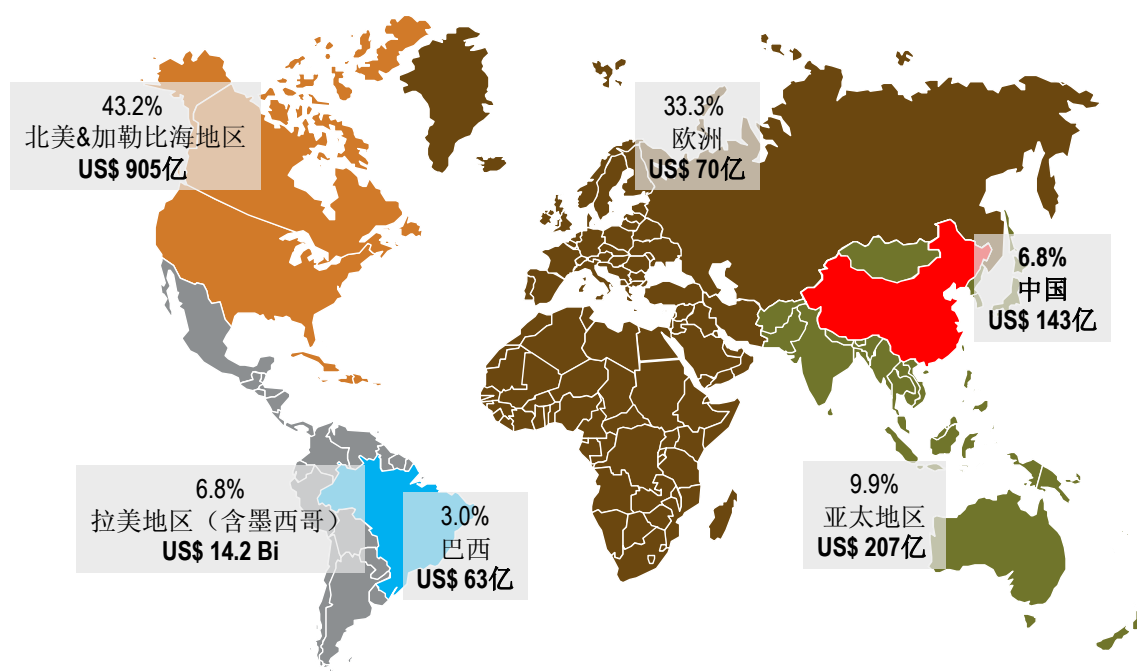
促进中国公务机市场发展的政治因素

中国政府已经意识到公务航空对推进国民经济的独特作用和广阔的发展前景，正在考虑如何结合我国国情发展公务航空。为推动公务航空在我国的健康发展，相关管理部门也不断从政策、运营措施等多方面进行改进和完善，同时进一步加强公务机机场及基地的建设，为公务机的运营提供良好的政策和基础设施条件。2010年8月中国国务院和中央军委对深化我国低空空域管理改革做出部署，表示将给予国内航空领域更大的支持与发展空间。这是大力发展通用航空、繁荣我国航空业的重要举措。在中国经济强劲增长的背景下，这一系列政策上的改革给中国的通用航空市场注入了一针强心剂，中国通用航空领域的大门正缓缓打开。在公务机制造商看来，政府姿态上的宽松，已经意味着通用航空市场引爆点的到来。

全球各大公务机制造商纷纷加强对中国市场的投入，充分证明了世界对中国公务机及通航市场的看好，相信随着经济发展和财富积累，中国公务机发展将领先增长强劲的亚洲市场。中国经济的腾飞、日渐完善的运营环境，另各界一致达成共识——中国的公务机时代已经来临！

巴西航空工业公司 2010-2020 年中国公务机市场发展预测

如前所述，中国经济的长期持续增长，使得企业及个体财富迅速累积，中国市场对公务机业务积累了强大的需求，公务机消费群体已经涵盖国内企业、民营企业及私人用户等各个群体。据巴西航空工业公司对公务机市场的预测，2010-2020年，全球公务机的销售量将超过10,000架，销售总收入将达2,100亿美元。而其中中国是最具潜力的市场之一，预计未来十年销售总量达470架飞机，销售收入将达143亿美元，相当于超过整个拉美地区，市场比重约占全球市场的6.8%，成为继美国之后，全球第二大单一公务机市场。



综上所述，中国公务航空发展前景广阔，但这一市场的健康发展任重而道远。要促进我国公务航空市场的健康发展，需要航空管理部门和相关业内人士携手努力，在管理政策上寻求突破、进一步完善公务航空相关软硬件配套设施、培育正确理性的公务航空文化，才能真正迎来中国公务航空的春天。