

中國名人熱衷公務機

近年來，公務機在中國內地走紅，不少名人都有自己的公務機或正在使用包機服務。

王健林	花費超過3億元購入灣流(Gulfstream)G550型公務機。
許家印	擁有一架價值3億元的灣流G450商務客機，曾用其於2013年將廣州恆大隊運抵東京參賽。
馮小剛	擁有一架型號為N7256C的「低端」私人飛機，價值1000萬元。他經常將飛機放在機庫裡保養，只有重大活動才使用。
趙本山	「挑戰者 Challenger 850」是在加拿大一架航空公司特別訂製的17座的小型客機，價值近兩億元，機上有酒吧、臥室、辦公區、健身房。
章子怡	一款名為活塞TB-9的飛機，價值5000多萬元。



▼今年3月，深圳機場FBO價格由1620元上調至17200元 網絡圖片

機場亂收費「殺雞取卵」

專家之見

針對公務機收費亂象，中國航空運輸協會通用航空委員會總幹事王霞表示，這是不正常現象，一些地方急功近利，違背市場規律搞不正當行為而不考慮公務機行業的可持續發展，無異殺雞取卵。

王霞分析稱，現在FBO高昂收費現象與機場的區域性壟斷不無關係。國家雖然已放開機場FBO引入民間資本，但仍存在「大門已開，不開小門」的問題。她說，現在國內機場的FBO，普遍上由機場當局自己承辦，只設立一家FBO，原則上不允許設立第二家。而在國外，一個機場則有多家FBO，包括

航空公司自有的，共同對外經營。

對此，王霞建議，一是各地機場當局不應介入經營，可以出租設施、場地。二是機場開放FBO，提倡引入競爭機制，不能只有一家經營。這樣可讓國內機場FBO在服務上、價格上達到平衡，實現可持續發展。

此外，王霞還說，目前國內社會輿論將公務機定位為「富人的遊戲」，這是認識誤區，也進一步限制了公務機的發展。她說，公務機不能等同於「奢侈品」，公務機也有檔次之分，就如同汽車也有經濟車型與豪華車型之分一樣。她表示，社會應當看到發展公務機對國產大飛機發展有重要戰略意義，她說，中國大飛機產業振興需要航空製造業的完善，需要眾多小飛機製造者的探索和實踐，形成航空研發製造的基礎。

起飛注定虧 不飛賠更多

內地公務機 赴港避貴費

近年來，內地公務飛機市場一度出現「井噴」，發展迅速，然而，大公報調查發現，國外製造商與內地運營商的盈利狀況目前卻呈現「冰火兩重天」的局面，一面是國外商務飛機製造商來華賺得盤滿鉢滿，一面卻是內地公務機公司運營成本連年上漲，企業深陷行業性虧損，「飛機機注定虧，不飛賠更多」。業界保守估計，今年超15架內地買主購買的飛機為節約成本已轉赴美國或香港掛靠。

文：大公報記者 唐剛強



停在機場的公務機 網絡圖片



▲目前內地公務機每天只有1-1.5個小時在天上飛 網絡圖片

深FBO價格暴漲10倍

今年3月18日，深圳機場由其全資子公司卓樺公司牽頭搭建公務機發展平台，同時啓用原B號候機樓貴賓廳作為公務機旅客的進出通道，而機場方面也開始實施「全一站式服務」，在收費上實行「一攬子收費」，除航班起降費和停機費以外，所有其他通道服務費用實行一次性繳納，其單次價格由1620元調價到17200元。「深圳機場還是沿用原來的貴賓室設備、設施、服務，但價格卻高了10倍」。

「一些飛行距離不足2小時的短途航線，還沒起飛，已經虧損了數萬元的機場收費。」南山公務機公司市場部負責人算了一筆賬：公務機包機是3萬至5萬的價格以小時計費，諸如深圳—三亞、北京—太原的短途包機航班，單只兩地機場的FBO收費已高達6萬至8萬，成本消化不了。

對此，深圳機場集團副總經理王穗初稱，深圳機場公務機通道費用在國內處於中等偏下的水平，而且對於基地航空公司還給予一定的折扣。王穗初稱，深機場公務機收費遵循市場導向，漲

價後的價格較北京、香港、海口等其他城市具有明顯價格優勢。

針對有航空公司指出，捆绑服務是壟斷式收費，應該把地面服務項目收費標準細化，按需付費是最基本的方式，王穗初表示，機場方面未來也會逐步借鑒國內外先進經驗，在服務方面做適度外包，形成良性的競爭機制。

王穗初透露，近期機場方面也在配合民航中南管理局等部門進行公務機課題研究報告，並匯總部分航空公司在公務機運營中遇到的問題向國家有關部門提交，望能在一定程度上推動公務機市場的規範發展。

近年來，深圳公務機市場發展勢頭迅猛，起降架次四年間暴增250%。數據顯示，今年上半年，深圳機場起降公務機達1564架次，排名僅次於北京、上海。據了解，由於香港機場空域資源緊張，不少香港公務機夜間在深圳機場停放，白天赴港執行任務。

部分城市機場公務機收費標準 (元/班)

	國內調機	國內公務	國際調機	國際公務
一類機場				
北京	34400	55720	38400	65720
深圳	17200	34400	20200	40400
廣州	13800	27600	15800	31600
虹橋	16000	21000	/	/
二類機場				
三亞	5000元/班		通道費：13500元/班	
武漢	通道費：12800元/班		/	
南京	旅客機組服務費16000元/班		/	
太原	通道費：10000元/班		起降費等5000元	
大連	國內起降費等：12000元/班		國際起降費等：16000元/班	

備註：1.以上費用不含停機費、夜航費、特種車輛費用。
2.單位說明：飛機一起一落為一班

(大公報記者唐剛強製表)

近年來，王健林、成龍、趙本山等商界、娛樂大腕紛紛購置私人飛機的新聞不斷見諸報端，搭乘「空中的士」成為高收入人群選擇一種新的高效出行方式。不過，雖然公務機不斷被媒體熱炒，但不少業界人士卻是苦不堪言：新興的公務機發展只是「面子風光」；90%以上的內地公務機運營企業普遍處於虧損階段。

基地收費佔成本4成

東海公務機公司董事于濱表示，相比大航班日均10小時利用率，公務機每天僅有1-1.5個小時在天上飛，「飛機機是注定虧，不飛賠的更多」。

問及令公務機市場環境惡化的原因，受訪的包機商多指向內地的不規範運營環境，其中FBO（固定基地運營商）收費更成架矢之的。今年以來，內地不少城市機場為公務機提供通道服務的FBO收費「坐地起價」，讓公務機運營狀況雪上加霜。于濱說，即便是內地長途包機的成本，單只各地機場的FBO收費就佔40%以上，而在歐美國家絕大部分機場則是免費提供。這令各大公務機公司陷入了包機機隊規模越大，虧損越多的怪圈。民生公司總裁助理王明驍說，在公務機市場成熟的歐美地區，一個機場可以有5至10個FBO充分競爭。但在內地，機場當局原則上只允許一家FBO，公務機公司毫無議價能力，只能聽任機場漲價。

買4架飛機等於上交1架

事實上，不僅僅是FBO收費，中國也是全球飛機購置成本、融資成本、折舊成本最高的國家之一。北京大白熊商務航空有限責任公司運控總經理何晨說，「公務機稅率定在奢侈消費，關稅、增值稅高達22.85%，買4架飛機，上繳稅費等於上交1架飛機。」

此外，受限空域開放的程度不夠，內地的公務包機「時刻資源」緊缺，在首都機場，一天內每個時間段限制2架包機起降，包機向航管申請時刻常被「跳票」。商業客戶花了比頭等艙貴了5到8倍的錢，卻不能「想飛就飛」，這導致商業客戶退單率居高不下。

除了稅費和空域開放問題，客源萎縮也讓各大公司頭痛。亞洲公務機協會的一名工作人員稱，不同於歐美客戶群以企業高管、商業人士為主，中國政府官員佔了包機者一部分比例，但去年中央八項規定頒布以來，來自政府的客戶已明顯減少。

在此形勢下，替富商、娛樂明星的私人飛機進行託管業務成為包機商眼中最後的「綠洲」，但這片綠洲也正在萎縮中。5月14日，在北京舉行的中航協通航分會的一次會議上，一位公務機運營企業的高管稱，「僅在今天，北京地區就有3架公務機退出到香港（註冊）。」

記者調查發現，近一年內，有數十家的飛機轉至香港或美國註冊。今年上半年，在內地註冊的公務機淨增量不超過20架，相比前兩年有明顯的下降，但據接近龐巴迪、灣流等飛機製造商的消息源透露，今年內地買主實際訂購了30-50架飛機，這意味著大量飛機已赴境外註冊。飛機售價往往以億元起步，每一架走出他鄉的飛機都意味着與之相關的規模產業鏈也移往境外。



▲在內地購買公務機稅率較高，每買四架相當於上繳一架 網絡圖片

「亞洲一哥」嘆「蛋糕不好吃」

擁有86架飛機的金鹿公務機公司是亞洲最大的公務機公司，佔中國市場份額高達70%。金鹿公務機公司副總裁方新宇受訪稱，內地公務機公司幾乎都處於虧損狀態，「中國市場這塊蛋糕不好吃」。方新宇表示，中國公務機公司存在資產包袱太大、飛行員短缺，以及政策不完善等幾大問題。

首先是成本高。公務機進口的徵稅總額接近購機費的30%。方新宇說，高成本令企業負擔前行，也使國內很多私人購機者願意將飛機註冊在香港，避免高關稅，同時享受香港的民航規章。此外，機場提供的地面服務費佔據了成本支出的較高比重。以首都機場為例，單次起降收取的費用接近3萬元，「這已經形成慣例。」與美國機場作為公共服務機構，由政府進行監督不同，內地的機場是以利潤為導向，缺乏充分競爭，壟斷收費行為亦難以規範。

盼五年內業務翻番

其次，中國民航業的快速發展，讓飛行員的供需矛盾日益凸顯。公務機駕駛需要掌握很多機型，但出於安全考慮，現行規定要求一個飛行員只能准駕兩個機型，對於獨立的小型公司來講，飛行員數量不足會嚴重影響公司的持續發展。

不過，雖然受制於目前經濟大環境和政策約束，加之「三公消費」受限令來自政府的市場客戶萎縮，但方新宇仍看好未來前景。他預計，未來五年之內國內公務機數量還將保持較高增速，有望翻一番。他期待着官方政策能為市場發展鬆綁。