

需求大管制严：公务机行业的两难困局

■ 本报记者 钟文

我国公务机的增速逐渐放缓，2015年中国公务机数量增长率仅有3.8%，而曾经体现富豪们身份象征的私人飞机也一度淡出人们的视野。

不过，我国公务机市场潜力仍然巨大。业内人士在接受《中国企业报》记者采访时表示，经济环境以及反腐政策对公务机市场的确有一定的影响，但从占比来看影响并不大。另外，我国公务机市场的发展需要一个过程，投资者还需要理性思考。

公务机增速放缓

我国的公务机起源于20世纪90年代中期。1997年，湖南远大集团公司董事长张跃考取了我国第一份直升机私人驾照，并成为大陆首架企业公务飞机和直升机的拥有者。就在当年，张跃耗资7000万元购买美国“塞斯那”公务喷气式飞机及“贝尔206”直升机各1架，尔后又陆续添置至7架。

数据显示，目前，在整个亚太地区740多架公务机中，将近60%为大中华区所有，其中中国大陆地区的买家更是购置了近300架公务机。然而，在这一数据背后，增速却差强人意。亚翔航空发布的《2015年度亚太地区公务机机队报告》显示，2015年中国公务机数量增长率仅有3.8%，增速相比之前的年份明显放缓。

增速回落已是不争的事实。浙江九龙山航空俱乐部总经理牛衍凯告诉《中国企业报》记者，主要还是经济大环境的影响。世界经济大多还处于复苏阶段，国内经济下行压力，导致企业的利润下降，继而影响到公务机的购买。另一方面，国家实施的反腐政策对公务机的购买也有一定的影响。他告诉记者，2009年中国公务机市场出现井喷，当年公务机市场的增速超过100%，现在估计只有10%的增速。

而在中国AOPA协会理事李晨看来，公务机增速放缓最关键的原因还是经济下行的压力导致的。他告诉记者，我国公务机市场大部分都是私人或民营企业的公务机，他们主要是解决自己的出行、提高工作效率而购买的。而政策变化主要是对公务机包机市场有一定影响，如国家部委、国企包机这块业务就减少了。

近年来，我国通用飞机保有量每年增加200多架，呈递增趋势，其中公务机占10%左右，也就是20多架。

“影响的是未来的潜在市场。”广州泰翔通用航空有限公司运控部总经理娄小桥对记者直言，八项规定和反



王利博制图

腐政策对公务机市场影响还是蛮大的，特别是对公务机租用市场影响最大。他说，虽然这部分市场所占比例很小，但是会影响未来潜在客户。

市场需求潜力大

“只要需求仍在，终有一天会重现购买力。”李晨向《中国企业报》记者表示，从中长期来说，仍对国内市场充满期待。他认为，随着我国综合国力的增强，人们收入的增加，航空的配套建设更加完善，相信购买公务机或使用公务机的人会越来越多。他说，实际上，飞机和汽车工业一样，当一个行业不断发展完善，形成良性循环后，市场自然就大了。

胡润百富董事长兼首席调研员胡润也认为，公务机行业发展潜力巨大。他预测，中国未来5年有能力达到2000多架。

根据2016胡润百富及民生金融租赁《中国公务机行业特别报告》专项调研，大陆拥有100亿元人民币以上的人数为584人，拥有10亿美元（约65亿元人民币）以上的人数为970人，拥有20亿元人民币以上的人数为5631人，而拥有1亿元人民币以上的人数是78000人。《报告》预测，在坐拥100亿元人民币以上的人群中，具有购买公务机潜力的人群量约为50%，每人平均拥有1.5架公务机，潜在公务机需求总量约为438架；财富为10亿

美元以上的人群，具有购买公务机潜力的人群量约为50%，每人平均拥有1.5架公务机，潜在的公机需求总量约为728架；拥有20亿元人民币以上的人群具有购买公务机潜力的人数约占20%，每人平均拥有1.1架公务机，潜在公务机需求总量约为1007架。

牛衍凯对此也表示乐观。他认为，随着国家政策的开放，特别是北上广深等一线城市建设了公务机候机楼，另外一些旅游城市包括三亚、舟山、大连也建了公务机候机楼，配套设施越来越完善，而公务机数量的增加，价格肯定会下降，购买和使用的人也会越来越多。而且随着人们观念的改变，公务机的功能用途也越来越宽泛。他说，曾经有一位急诊病人，因乘坐公务机抢救及时，转危为安，而飞机的所有费用都是由保险公司支付。

行业短板掣肘发展

“短期内增长率不会太高。”娄小桥告诉《中国企业报》记者，真正的公务机价格一般都在2亿—6亿元之间，每年养护费用在3000万—4000万元，其中托管费就要上千万元，运营费用每小时也要4万—5万元，还有飞行员工资、修理费等都是不小的开支。

浙江一位年营收近百亿元的民营企业老板告诉记者，短期内不大会考虑买公务机。他直言，钱倒不是问题，

主要是国内公务机很难体现其方便快捷。另外，觉得企业花这么多钱去养一架飞机没必要。

相比国外成熟且体制相对完善的 市场，国内公务航空还面临诸多问题。娄小桥告诉记者，主要包括两个方面：一方面是我国机场少，缺少专门的公务机机场。公务机只能停靠在民用航空机场，再使用其它交通工具到达目的地，并不是很方便，而且使用机场的费用也较高；另一方面还是空管的原因，使得飞行航道受限，灵活快捷没有体现出来。我国的航线都是军方管理，所有飞行必须预先向军方和空管部门申请，经批准后方可实施。尽管现在国家也在大力改革飞行航线问题，申请航线获批的时间比以前大大缩短，但相比国外，东南亚国家的航线申请一般24小时内都可完成，美国由于大部分空域属于民用，申请周期更短，公务机飞行只需提前20分钟电话通知即可。

“机场少成为制约公务机市场的短板。”李晨对记者表示，美国有近2万个机场，非常密集，可以飞到你想去的任何地方。而我国目前机场只有300个左右，公务机的优势反而变成了一种劣势，市场自然受限。

另外，李晨还指出，尽管公务机的未来市场很大，但必须要有清醒的认识，公务机市场的发展是需要一个过程的。诸如机场的建设，航线审批的改革不是一蹴而就的。

新三板创新层交易仍冷

（上接第一版）

张诚表示，创新层的推出虽然符合新三板分层和公司分类的大方向，但是由于新三板公司众多，一次性900多家公司成为创新层，使得创新层公司并未体现出其稀缺性和宝贵性。整体来说，对于创新层市场最为关心的是其整体的市场认可度、流动性改善和是否能带来估值溢价，此外还有是否存在转板的可能或预期以及一段时间观察后创新层的实际业绩含金量如何。目前看短时间内这些问题还无法证伪，仍需一段时间的观察。

挂牌公司业绩整体增长

不过，值得注意的是，虽然市场整体流动性没有得到明显改善，但是从已经披露的新三板年报来看，绝大多数新三板企业在2015年交出了不错的答卷。

全国中小企业股份转让系统日前官方发布了对于2015年新三板挂牌整体年报的评价，股转系统官方给出了业绩整体增长、可持续发展能力提升的评价。股转系统表示，挂牌公司整体业绩增长，研发与股权激励力度普遍加大，可持续发展能力有所改善；但受经济增长放缓影响，部分行业企业的经营风险上升、发展压力较大。

全国中小企业股份转让系统数据显示，2015年挂牌公司平均营业收入1.64亿元，同比增长17.33%；平均净利润1293.65万元，同比增长41.75%；平均净利润率7.87%，同比提高1.36个百分点。从盈利面看，5711家公司实现盈利，占比82.97%，同比基本持平；4532家公司实现了净利润增长，占比65.84%；3892家公司实现了营收和净利润双增长，占比56.55%；1817家公司净利润翻番，占比26.40%。

其中，创新层企业业绩更是较为亮眼。Wind资讯数据显示，在提取的500余家新三板准创新层企业中，有357家企业营收规模在1亿元以上，占比65.6%；37家企业营收规模在10亿元以上，占比6.8%；有423家挂牌企业的营收较2014年上涨，涨幅超过1倍的有169家。

“目前大部分创新层企业不输给创业板，从标准来看有些企业具有较高的财务标准和较好的经营业绩，针对这类企业，市场呼声是适当降低投资者行门槛以及引入公募基金。由于新三板是股权市场，而公募基金面对无门槛投资者，目前阶段采取激进的措施可能风险较大，不利于新三板长远发展。可通过特别设计，比如调整指数体系，构建创新层指数，加快指数型公募基金入场步伐，满足创新层企业的融资需求。”布娜新表示。

华安证券投资顾问屈放分析，新三板本来就是注册制试点，更多是事后监管，只要退市机制完善，就应该正常上市、正常退市。新三板还需要加快退市，留下更多真正的优质企业，当然还需要健全投资者保护和赔偿机制。

对于新三板目前面临的困顿期，业内人士也指出，只有明确监管政策，逐一敲定制度供给，同时应适度降低投资者门槛，引入新资金，纳入制度供给的考虑范围，才能明确市场预期，兑现和放大分层制度红利。

世界500强榜单折射全球经济衰退隐忧

（上接第一版）

和世界500强榜单所弥漫的悲观气氛不同，“最赚钱50家公司”榜单则反映出全球经济最有活力和潜力的部分。美国苹果公司以533.9亿美元的利润高居榜首。同时，代表新经济力量的国际商业机器公司（IBM）、微软公司、英特尔公司、甲骨文公司、思科公司悉数进入最赚钱50家公司榜单。无一例外，这些公司都是美国企业，美国企业在高科技领域的地位难以撼动。

在全球“最赚钱的50家公司”里，有12家是中国内地企业。其中中国工商银行、建设银行、农业银行、中国银行分列第二到第五位。和美国有数家高科技公司成为最赚钱企业不同，中国内地最赚钱的12家企业中，有10家是银行（金融）企业，其余两家为国家电网和中国移动，也都是“税收”型公司。

进入世界500强的中国内地企业数量延续了一直上升的势头，今年共有103家中国内地企业入主世界500强，略超过总量的1/10。在“最赚钱50家公司”中，中国内地企业的数量和这一比例大体相当；但在全球亏损最严重的50家公司中，却有19家中国内地企业，占到接近2/5的比例。

作为全球经济的一个缩影，《财富》世界500强企业榜单可以在一定程度上反映出世界经济现状和未来趋势，也可以反映出主要国家和地区的经济结构和发展模式。单是从这份榜单所反映出来的数据看，对于中国来说，好的消息是在世界经济总体下滑的大趋势中，中国公司的上榜数量持续增加；不好的消息则是在最亏损50家企业中，中国企业的比例远超过上榜企业的比例以及在最赚钱企业中所占的比例。还有一点，那就是中国高科技公司还远没有成为中国经济中的主导型力量。

世界500强公司已经有接近3/4出现负增长，钱更难赚是大部分企业所必须面对的现实。全球经济持续下行是几乎无法扭转的概率事件，如何应对这种局面，各家企业会有各家企业的高招。但对于绝大部分企业而言，现在似乎不是投资和扩张的好时机。

相关



他们的公务机生意

■ 本报记者 钟文

许多投资人都看到了我国公务机市场巨大的潜力，都希望能在其分一杯羹。

“如果靠投资公务机市场来赚钱，基本没几家公司能赚到钱的。”广州泰翔通用航空有限公司运控部总经理娄小桥告诉《中国企业报》记者，目前金鹿拥有60—70架飞机，而拥有10架以上公务机的公司也就10家，很多公务机公司只有几架飞机，而且还包括直升机等小飞机。但为什么不赚钱甚至亏钱还要投资公务机市场？这是因为投资人把投资公务机当做一个投

资平台。可以利用这个平台与国外谈合作、谈收购，还可以用这个平台去融资。

尽管投资人普遍看好这一市场，但是国内公务机公司关门倒闭也不鲜见。曾因迎送美国前总统卡特、克林顿，泰国公主诗琳通等贵宾而名声大噪的山东航空旗下的彩虹公务机公司，仅运营6年就宣告退出市场。

业内人士指出，因国内缺少专门的公务机机场，公务机只能停靠在民用航空机场，而近期出台的促进通用航空（民用航空分为商用航空和通用航空）发展的相关政策也给投资人带来更多想象空间。今

年5月，国务院颁布的《关于促进通用航空业发展的指导意见》指出，到2020年，我国要建成500个以上通用机场，基本实现地级以上城市拥有通用机场或兼顾通用航空服务的运输机场。

但是，娄小桥认为通用机场对公务机市场的发展影响并不是很大。他告诉记者，中国的企业老板喜欢豪华的公务机，一般的通用航空机场跑道太短，根本没法起飞。

但这并不妨碍企业家们投资通用航空行业的热情。

据中国AOPA协会统计，截至2013年7月31日，中国已经有116个县级以上城市在建或者计划

建设通用航空产业园。特别是“十三五”规划的出台，规划到2020年，全国运输机场总数达到260个以上，拉高了投资者的欲望。业内人士告诉记者，很多地方建航空产业园的目的还是为了圈地做地产生意，要提防新一轮的圈地占地。

而合理避税则成为一些企业家直接投资公务机市场的动力。企业人士告诉记者，公务机作为企业的固定资产，拥有7年的折旧期。企业可以将这笔折旧费计入企业成本，成为企业利润表中的减项。如一架1亿元的飞机，几年下来可以为企业节约税款两三千万。