



■ 本版撰文 本报记者 徐 森 杨 颖

编者按：从明星演出、商务会议到回家过年，从发放传单、巡视火情到喷洒农药，近年来，私人飞机在中国的使用范围越来越广，市场需求量逐渐加大。去年11月，中国低空空域开放，政策破冰进一步为私人飞机的制造和买卖市场带来利好。一些业内人士预计，在不久的将来，消费者将有望看到一大批飞机4S店。

如今，摩拳擦掌的制造商、跃跃欲试的消费者都在不断增多，一切迹象都表明——中国市场向私人飞机产业发出了一张大大的“邀请函”。

你好！私人飞机

“怕堵车？买飞机吧！”这是一些飞机厂商向消费者喊出的宣传口号，听上去像是痴人说梦，但不得不承认，对于消费者来说，亲自驾驶飞机畅意翱翔、避开繁琐的安检、远离拥堵的道路，是个难以抵挡的诱惑。

在国人眼中，私人飞机更多的还是一种身份符号，是顶级富豪的象征。有了私人飞机，你可以在云层里穿梭，仰天俯地；有了私人飞机，你可以住在舟山群岛的海景房里，却在上海的写字楼顶层上下班；有了私人飞机，你可以在最短的时间里买到世界各地最新鲜的食物、最抢手的商品。

虽然这种能够摆脱国内民航公共航空服务束缚的“奢侈”享受目前还只是富豪阶层的“特权”，但随着去年年末中国低空空域开放政策的出台，更多消费者拥有自己的私人飞机已经成为可能。一些专家预计，未来5年至10年内，中国将迎来私人飞机时代。

谁在使用私人飞机

相比于其他国家，美国的私人飞机普及程度较高。不仅从小学开始，孩子们就有机会在学校或者各种博物馆里动手制作飞机航模，而且就连日常使用的信用卡消费积分

都可以用来上飞行课，运气好的话，消费几千美元就可以换一个小时的飞行课程。

据了解，为了节省更多的时间和躲避拥堵，越来越多的美国商务人士已经在乘坐私人飞机进行商务活动。在纽约曼哈顿，几乎每分钟都有私人飞机飞过，空中非常繁忙。此外，在地域比较广阔的美国中西部地区，老太太开着飞机去超市，或者农场主开着飞机放牛、牧羊这样的新闻也见怪不怪，甚至有客人来的时候，主人们还会带他们飞到九天云霄，欣赏周围的景致。

然而，在中国，私人飞机并未像其他国家那样“普及”。在国内，购买私人飞机的大多还是明星和富豪。据了解，郭台铭新购的“湾流 G550 型”造价约4亿元；刘涛的私人飞机“猎鹰 2000EX”价值近3亿元；赵本山的17座小型客机“本山号”造价高达2亿元；耗费300万元回家过年的福建商人邹建明的私人直升机价值上亿元。

显然，售价过亿元的私人飞机让许多普通中国消费者望而却步。而购置私人飞机后，高昂的维护费、停机费等后续费用，更是在一定程度上吓退了不少有购买意愿的消费者。

实际上，从西方国家的发展历程来看，经济发展和运输业之间存在着非常明显的内在规律。一般来讲，当人均国内生产总

值达到1000美元时，汽车是首要交通工具；当人均国内生产总值超过2000美元时，商用航空占比加大；当人均国内生产总值超过4000美元时，私人飞机就会开始普及。而按照国家统计局发布的统计数据，中国2010年人均国内生产总值已接近4500美元。据推算，中国约有30万人是私人飞机的潜在消费者。未来，中国通用航空产业将会迎来一次井喷式发展。

近年来，一些嗅觉灵敏的公务机制造商，如波音公司、空中客车公司、庞巴迪等，在看到中国巨大的市场空间和空域改革的利好消息后已经纷至沓来。相信随着越来越多的公务机制造商登陆中国市场，国内消费者将有机会找到性价比更高的产品。

市场就在那里 只需走下云端

在美国，超轻型飞机的发展也带动了飞机制造业、培训业、商业、旅游业等产业的发展。据统计，美国通用航空的比重远大于商业航空，经济贡献每年达1500亿美元，创造了1%的国内生产总值和126万个就业岗位，是整个航空业的基础。

业内人士指出，尽管中国的商业航空已跻身全球第二，但通用航空几乎还未起步，产业结构严重失衡，空域（尤其是低空空域）

浪费极大。目前，全世界共有32万架通用飞机，其中，美国共有通用飞机23万多架，巴西共有2万多架。而据最新发布的《胡润财富报告》统计，截至2010年年底，中国大陆地区千万富豪人数已达96万人，其中包括6万个亿万富豪。但截至今年4月底，在中国注册的私人飞机仅为百架左右。

由此可见，中国的通用飞机产业不仅远远落后于发达国家，与个别发展中国家相比，也有不小的差距，而这种差距将是未来中国私人飞机产业的发展空间。专家指出，国内的通用航空还是一个没有真正启动的巨大产业，通用航空将是中国航空业的下一个利润增长点。

如今，珠三角、长三角等经济发达的区域已经率先行动起来，开始发展通用航空业。据预测，未来数十年，随着经济发展和空域逐步开放，中国通用飞机保有量将上升到5万架到10万架，即每年潜在市场规模将超过5000架。若按单架飞机平均价格300万元、产业拉动比例1:10估算，上下游产业将带动数千亿元的市场规模及整个产业链的10年黄金发展期。

但是，亚洲财富论坛执行主席韩剑锋在日前举办的亚洲财富论坛中国私人飞机产业发展峰会上指出，现在，中国的私人飞机存在越来越大型化、奢侈化的趋势，这是

脱离私人飞机发展本质的。长远来看，中国的私人飞机应该像中国的汽车工业发展一样，逐步走下云端，逐渐面向更多的中高端消费者。

迎来春天

有人说，2010年是中国私人飞机时代的元年，2012年前后，中国的通用航空业将出现井喷。上海市社会科学院部门经济研究所所长厉无畏指出，10年前，中国实际上还没有一架私人飞机，两年前也不存在私人飞机市场，但是，未来10年，这个市场的规模将会以每年20%的速度增长。

“目前，中国私人飞机市场还处于发展的初级阶段，但随着低空空域政策的开放，私人飞机制造和买卖市场将得到发展。与此同时，航空业的投融资、飞机租赁等其他业务也将快速发展，拉动内需。”韩剑锋认为，在未来10年里，中国私人飞机市场规模每年将增长20%至25%以上，中国将有望超越美国，成为世界上最大的私人飞机拥有国。

现在的中国通航业就像20年前的中国汽车业一般，空间巨大，充满机会，尤其是私人飞机领域，将很快迎来春天。当私人飞机真正走下云端时，中国的消费者也会轻松惬意地说句“私人飞机，你好！”

起飞难 私人飞机变“灰机”

从制作木鸟、搭乘风筝到使用人造翅膀，从乘坐热气球、飞艇到驾驭飞机，千百年来，人类对自由飞行的向往一直都没有停止过。20世纪初，莱特兄弟的发明真正实现了人类的飞行梦。如今，飞机早已可以稳定飞行，人类的触角也已进入了更远的星际。但是，繁琐的安检、拥挤的机舱，让人很难感觉到古人憧憬中的那份自由和洒脱。于是，亲自驾驶飞机燃起了热爱冒险的人们的热情，越来越多的私人飞机开始出现。

近年来，这份热情也“感染”了中国的私人飞机市场。据了解，在国内市场，从国产到进口，从轻型到豪华型，各种私人飞机价格不等。最便宜的机型大概是15万元至32万元。为了在空中自由翱翔，不少飞行爱好者开始购置私人飞机。

然而，由于飞行申请周期长、手续繁琐、受管制的空域多等问题，一些私人飞机往往会选择“秘密”起飞，以致于其脱离监管，飞行于“灰色地带”。

“飞”的成本很高

驾驭私人飞机可以实现翱翔天空的美梦，可以为商务活动带来便利，但是，用私人飞机“买”来的便利是很贵的，所以，如果没有足够的“闲钱”，也许不应该急于动手。

买飞机与买汽车不同，不仅牵扯到很多地面事务，飞机的花销也不仅仅来自购机和油料。在私人飞机的日常使用成本中，大笔的代管费和占机身价值1%左右的保险费都是固定成本，是买飞机必须承担的。

据了解，在国内，购买、使用和运营私人飞机管制重重。首先，要向中国民用航空局递交相关申请，最快两个月批复，

之后的注册程序又有数道关卡。此外，高额的赋税、通用航空服务站（FBO）停机楼数量稀少、管理公司不够专业、空中开放程度低、航线管制严格、维护成本高昂等一系列难题也让很多潜在买家踌躇不前。

其实，即使在美国，拥有私人飞机也还是很奢侈的。因此，除了公务方面的特别需要，大部分美国消费者会选择租用飞机在假日里享受自在翱翔的乐趣，每小时的花费大约是118美元到150美元，相当于800元人民币到1000元人民币。

近年来，中国的飞机租赁市场也愈发火爆，金鹿公务机公司透露，公务机主要客户已经由跨国公司的在华企业，悄然转变为国内大型民营企业。专家建议，一些购买力较弱但是有飞行愿望的消费者可以在考取驾照后选择租赁飞行。

一架飞机引发的闹剧

不过，即使可以负担高昂的开销，私人机主们每次乘机出行前，还得至少提前一周向当地飞行管理部门提交详细的飞行计划。为了逃避管理机构的严格考验，有些人干脆选择“离网飞行”，起飞前不提交任何计划，也不在当地的空中交通管理部门登记。这种行为不仅风险系数相当高，危及个人和公共安全，而且被白白浪费的财富与社会资源是相当惊人的。

2010年4月，嘉兴一架直升机擅自升空飞行10分钟，造成上海地区机场航班大面积延误或备降周边机场。同年7月7日晚，杭州萧山国际机场近20个航班因UFO（不明飞行物）延误。专家组成UFO联合调查组赶赴杭州实地调查，两周后确定这个所谓的“UFO”其实是一架来路不明的飞机——疑似飞行计划没有事先报批的私人飞机。