

对我国民航机票价格管制的评述

A Review on the Price Control of China's Civil Airplane Tickets

韩 彪

(深圳大学经济学院, 博士、副教授 深圳 518060)

1999年初,国家民航总局在全行业出现严重亏损的情况下,向全国发出一道禁令:从2月1日起,全国所有航空公司的机票都不许打折,违规者将面临取消航班的严厉处罚。这是政府对运输业进行管制的典型做法。西方国家放松对运输业管制之前,类似的做法也出现过。22年前,美国政府放松了对航空运输中的航线开辟、机票价格等的管制,更多地由市场调节。1998年是日本航空史上具有里程碑意义的一年。在这之前,民航业一直受到政府的严格管制:运输省限制航空公司开辟新航线,禁止航空公司擅自调整机票价格。但从这一年开始,运输省向新成立的航空公司敞开了紧闭35年的大门,允许其自行调整票价。在而后的一段时间里,日本各航空公司大打机票价格战,盈利状况不断恶化,舆论对此颇有微词,但运输省并没有因此收紧管制。《亚洲华尔街日报》的报道指出,日本当局放松航空运输管制,与美国在22年前的作法如出一辙,其目的无非是利用新航空公司来加速日本三大航空公司进行重组,鼓励本国航空公司之间的竞争,使消费者受益。但也有分析家担心,日本航空巨头重组不成,又将重蹈借垄断收取高额费用的覆辙。可见,一项管制的成功并不取决于管制者的意志,它必须因时、因地制宜。那么,我国民航的此次管制如何呢?以下是笔者的一些看法。

一、管制使我国的机票价格脱离了市场

自我国实行改革开放政策以来,交通运输业走向市场的步伐是比较快的,但步调并不一致。先是公路交通在“千家万户搞运输的政策”下,蓬蓬勃勃地发展了起来;紧接着是水路交通(包括港口、航运)。80年代末,民航业也在行业准入方面加快了改革的步伐,允许地方兴办民用航空公司,而且于90年代初松动了对机票价格的管制。先是寒暑假允许给学生和教师机票打折,后是10人以上的团体机票可以打一定幅度的折扣,到1996、1997年,机票打折的对象扩大到所有乘客,具体由各航空公司掌

握,折扣的控制幅度也比较大,超过了20%,最高的达到40~50%。一段时间,我国民用航空的发展形势喜人。公路客运和民航客运的迅速发展给铁路客运带来了前所未有的巨大压力,铁道部每年的亏损额达到数以百亿元计。虽然铁道部对如此猛烈的冲击反应迟缓,但并没有采取加大垄断力度摆脱困境的做法,而是通过各种价格形式的补充,使全国统一价“名存实亡”。1997年开始,铁道部彻底放下“铁老大”架子,进一步加大改革力度,大大提高了铁路运输的竞争力。我国交通运输业的改革进入了各种运输方式相互追赶的良性循环。可惜的是,我国民航业在前期改革的成果上停止不前,面对铁路客运(中长距离)竞争力的提高,除了采用高度集中的手法强化对机票的管制外,几乎没有任何反应(1997年4月1日和1998年10月1日,铁道部两次推出以提速为核心旨在改善运输服务的重大改革,对民航客运的冲击最直接。然而,民航部门对此没有立即作出反应)。1998年5月8日起,先是规定国内航线票价最大折扣不得超过20%;1999年2月1日起又不允许打折,使我国的机票价格变成了标准的全国统一价,面对参数相差悬殊的各航线市场,可以说这是一种脱离了市场的主观价格,也可以说是垄断价格。此项“禁令”的出台,无疑给我国交通运输业的改革蒙上了一层阴影。

1. 全国统一价 我国民航目前采用的是成本定价法,即票价=基价+里程单价×航距,其中,国内航线的基价是80元,里程单价是0.75元/客公里。只要航距相同,机票价格也就相同。在对机票价格进行幅度管理的时期,各航空公司尚可通过折扣的大小,体现市场参数的差异,一定程度上弥补了成本定价法脱离市场实际的不足;但打折被禁止后,机票价格成了名副其实的全国统一的刚性价格,不折不扣地回到了计划经济时代。

2. 不考虑供求关系影响 随着各种运输方式的蓬勃发展,在细分的运输市场中,供求关系、各种运输方式的竞争力出现了比较大的差异,全国统一价显然不能适应市场变化的要求。以深圳至武汉为

例,目前的机票价格为780元,加上机场建设费50元,共830元;火车硬卧的票价不到300元,而且夕发晨到(14小时左右),十分方便。530元的价格差会令许多用消费基金旅行的人转向铁路。“禁令”之前,由于各航空公司针对此航线上的供求关系与竞争状况,灵活运用折扣,使该航线成为黄金航线,而如今红火的局面一去不复返。深圳至武汉每天平均有4个航班,而旅客人数一直仅保持在100余人,每个航班平均只有20几人。

与其他运输方式相比,航空运输的优势在中长途。从市场竞争看,不管航线长短,全部采用一个费率显然是不符合市场规律要求的。

3. 不考虑产品质量影响 航空客运的产品是旅客的空间位移,及位移过程中的服务,其中空间位移是核心产品,过程中的服务是形式产品,品质高低受众多因素的影响。机型、服务、时间、安全都是重要的影响因素。我国目前现役的客机机型达15个品牌、25个系列,既有刚购进的新机,也有机龄在10年以上的老机。无论是乘坐的舒适性,还是飞行的安全性都存在明显的差异。如果两者的票价相同,既不符合市场定价原则,也不符合价值定价原则。同样,服务水平的高低,服务内容的多少,直接关系到运输产品的质量。航班的时间更是运输产品质量的重要因素。航空运输的最大特点是快速,人们正是对时间的要求高,才愿意用金钱换时间,如果航班的时间不好,乘客所能节省的有效时间就少,乘客用金钱换时间的效果就会受到影响。

从民航总局的出发点看,强化对机票价格的管制旨在全行业扭亏,笔者亦认为全行业亏损对航空运输业的长远发展十分不利,民航总局应该采取有效的措施,但不应以严格机票价格管制为第一举措。我国民航业亏损的原因是多方面的,机票价格竞争只是其中之一。垄断价格也许一时能改变我国民航业的盈亏状况,但不能从根本上解决问题。

二、我国民航客运亏损的原因

1996年、1997年,民航总局对机票价格的管制有所松动,各航空公司之间的机票价格战打得并不轻,但全行业并没有因此亏损。近两年,我国民航全行业亏损,与下列因素是密不可分的。

1. 决策失误 不少报道显示,我国航空公司在飞机订造、航线开辟、机型选择等重大决策问题上存在众多的失误,是导致部分航空公司亏损的重要原因。如南方航空公司,为在美国股民中显示“实力”,一次订购9架并没有想好服役于何条航线的“波音777”超大型客机。波音公司生产的这种360多个座位的超大型客机,原本是用来飞远程国际航线的。众所周知,飞机的大小及经济运距在飞机制

造时就已经被考虑,也可以说,飞机的大小是按飞行距离的远近设计的。一般是远程客机设计成大型飞机或超大型飞机,中短程客机设计成中小型飞机。现在,南方航空公司用超大型飞机飞广州至北京甚至更短的航线,实在是“大材小用”,如果再考虑客位利用率不高的话,浪费更是惊人。“波音777”超大型客机的平均价格在10亿元人民币左右,资金成本很高。据南航的财务人员反映,如果不购买这9架飞机,南方航空公司可能就不会亏损。

2. 粗放经营 在我国的骨干航空公司中,现代企业制度并没有真正建立,国营企业的“传统病”还相当严重,在成本控制上就不能精打细算。如国际航空公司在深圳机场起降的航班目前每天也只有3.5个(一起一降为7个),但曾经为机乘人员在机场大酒店租过1层楼(目前已减少到五六间房),房子的利用率很低。据机场公司的工作人员反映,这类现象以前还不少,远不止国际航空公司一家。

3. 机型繁杂 在我国民航服役的机型达15个品牌、25个系列。众所周知,飞机的驾驶、养护和维修是非常专业化的,一种品牌与另一种品牌,甚至同一品牌中的不同机型都会有很大的差异。据福建航空公司(已被厦门航空公司兼并)一飞行员介绍,一名驾驶波音737的飞行员如果改驾波音747需要约1年的时间培训。由此可见不同飞机在驾驶、养护与维修上的区别之大。实践中,不同机型的驾驶、养护与维修一般是不兼任的。繁杂的机型严重降低了驾驶、后勤保障和维修资源的共享程度,以致众多的驾驶、后勤保障和设备维修的队伍都是低水平、低效和不配套的,大大增加了航空公司的营运成本。南方航空公司正是由于这一原因咬牙承受提前退租所带来的经济损失,退掉了3架波音767客机。

4. 机群过小 据民航总局统计,截止1998年底,我国大大小小的航空公司有34家,共有400余架飞机,每家航空公司平均不足12架飞机,其中地方航空公司的规模更小,一般只有2~5架飞机,比较大的地方航空公司,如新疆、云南、厦门、上海、深圳等航空公司也只有10架左右飞机。由于我国没有独立的飞机维修服务商,飞机的维修大都由航空公司自己的维修部门承担。这样,即便机群过小机型单一,同样存在驾驶、维修和设备资源的浪费。此外,由于机群过小,飞机周转难以顺畅,航班安排时往往捉襟见肘,影响飞机的使用效率。

5. 人浮于事 有资料表明,我国民用航空公司的人机比达到400,而国外航空公司只有100左右;国外民航客机平均日利用率在14~15小时,而我国民航客机平均日利用率只有7~8小时。这两组数据足以表明我国民航业劳动生产率之低下。由此也不难看出我国民航业亏损的真正原因了。我国民用航

航空公司人机比奇高,除了机型繁杂、机群过小等结构上的因素外,人浮于事也许是最重要的原因。据民航业人士反映,1998年底,各航空公司清理出了规模不小的“待岗”队伍,并将他们转变成机票代销员,给原有的销售网络造成了很大的冲击。

总之,我国民航业亏损的重要原因是经营成本太高,而不是由于机票打折、价格偏低。据经常乘坐国际航班的人士反映,同航距国际航线的机票价格比国内航班普遍要低得多,有的只有国内航班的1/2,甚至1/3,国内航班机票价格实在是高。

国际航空运输协会1999年在巴西举行的该组织年会上公布的材料显示,从1994年到1998年,全球航空运输业的利润累计达到179亿美元,预计1999年全球航空运输业的利润约为152亿美元,比1998年减少15%左右。总的来说,近5年全球航空市场还是有利可图的。根据我国民航的分工,中国国际航空公司主要服务国际航线,受国内航空市场的影响较少;但国际航空公司却是我国亏损最大的3家航空公司之一。这只能说明我国航空公司的竞争能力有待进一步提高。

三、减亏的功绩不能只计在机票价格管制上

民航总局的最新统计数字显示,1999年上半年我国民航业累计亏损4.4亿,比上年同期减少亏损5.3亿元。与1998年上半年相比,东方航空公司和中国国际航空公司浙江公司已率先实现了扭亏为盈,地方航空公司如上海、云南、深圳、新疆等航空公司则继续保持盈利,国际、南方和西北等航空公司实现了减亏。

笔者认为,1999年上半年我国民航业亏损状况的较大改善,不能简单地归功于对机票价格的管制,而是与各航空公司1999年以来纷纷采取扭亏“招数”密切相关。包括“东航扭亏大动作——两年内卖掉飞机13架”;“南航去掉了心病,提前退租,虽然受罚,算帐仍觉合适”;“国航压力同样沉重,卖了6架之后,还在考虑出租”。1999年上半年,各航空公司共减少了38架飞机,如果扣除这时期的飞机到货量,全行业实际减少了8架飞机,民航总局要求1999年底之前再削减20余架飞机。东方航空公司1998年亏损额为4.8亿元,1999年上半年即扭亏为盈。显然,这不只是机票价格管制的结果。其实,无论是东方航空公司的扭亏为盈,还是民航业的减亏,主要的原因还在于机型结构的大调整。

此外,自1999年7月以来,各航空公司的表现很大程度上说明“禁令”对航空公司并不有利。在全国航空市场中,深圳航空市场的容量是比较大的。1999年7月,民航总局在全国取消了134个航班,但

起降于深圳机场的航班不但没有减少,反而还有所增加。然而,即便在全国比较好的深圳航空市场,8月初已是“机票价格,折头暗涌”,与以往机票打折所不同的是此次打折普遍比较隐蔽,而且采用了一些新的招数,如抽奖(奖品为返程机票)、赠送礼品(随身听、来电显示电话等),当然也有现金折扣。“禁令”受到了严重的挑战。尽管目前已有4家航空公司因出售打折机票违规受罚,但任民航管理部门再怎么“机票价格大检查”,一些打折的机构仍然面不改色,我行我素。笔者以为这已不是简单的“有令不行,有禁不止”,而是市场的客观要求,甚至可以认为是合理力量的一种抗拒。

机票实行统一票价后,我国民航客运市场出现了前所未有的冷清,旅客运输量明显滑坡。深圳至上海航线每天可提供的座位平均达2000余个,目前每天的旅客只有850人左右,座位利用率不足43%;深圳至北京的航线有9家航空公司参与经营,每周近60个航班;每天最多时有11个航班,最少也有7个航班,可提供1750多个座位,而旅客却相对固定在1000人左右,座位利用率只有57%。有时,一个航班只有几名旅客。深圳至上海航线和深圳至北京航线均属国内优质航线(热线),供过于求如此明显,其他航线的供求矛盾就更突出了。深圳机场1999年3月,旅客吞吐量38.95万人次,比上年同期下降3%;4月,旅客吞吐量为40.85万人次,比上年同期下降10%;5月,旅客吞吐量为37.71万人次,比上年同期下降12%。6月初,一些机票代理人暗地突破了民航主管部门“机票不许打折”的禁令,深圳机场6月份的旅客吞吐量就达到35万人次,仅比上年同期下降0.46%,降幅明显小于打折前的3、4、5月份。

显然,“禁令”对客运需求的影响是明显的。其功效在于抑制了正在成长的航空客运需求,并通过垄断价格一定程度上改善了我国民航业的盈利状况。不过,笔者认为“禁令”的疗效是短暂的。

四、“禁令”扭亏,代价昂贵

上述分析表明,1999年上半年我国民航业大幅度减亏并不只是“禁令”的贡献。由于没有足够的资料,无法测定“禁令”的贡献究竟有多大。然而,即便“禁令”在短时期内确实达到了减亏的效果,代价也是十分昂贵的,对我国民航业的长远发展并不有利。

1. 保护了“劣者” 两年前,有人针对我国民航业已经初具规模,但经营者数量偏多、实力偏弱的状况,提出促使我国民航业重组的看法。近两年的实际证明,这一观点是正确的。众多小航空公司明显处于规模不经济状态,竞争能力低下,生存受到了严峻的考验。世界上航空运输发展比较好的国

我国交通运输可持续发展的技术与政策

Technology and Policy of Sustainable Development of China's Transportation

毛保华

(北方交通大学,教授、博士 北京 100044)

何天健

(香港理工大学,助理教授、博士 香港九龙)

一、引言

改革开放使我国国民经济得到了很大发展,这种发展的重要标志之一是城市化水平的提高。人类在城市居住的最初目的是为了减少出行距离,取得在购物、娱乐方面的便捷,但实际上,随着大量人口在城市的聚集,出行距离虽然减少了,但速度却变得缓慢了。它导致了全球共同的城市交通问题。

运输问题一般可以分为城市运输与城市间运

输两大类。近几十年来,由于全球的城市化,无论是发达国家,还是发展中国家,近代运输问题的主要体现是在城市地区,即城市运输。城市交通问题或城市交通危机受到了人们越来越多的重视。交通问题的体现可以概括为两个方面:一是拥挤;二是污染。

拥挤是供需失衡的体现。对运输来说,拥挤使客货运输的费用增加、时间延长、事故增多、用户心理负担加重。拥挤不仅是指街道与公路上的拥挤,也包括高峰期车辆上的拥挤、闹市区行人道上的拥

家,一般只有几家航空客运公司。80年代后期,我国为解决航空运输供给不足,动员全社会的力量兴办航空运输是对的,但一个国家拥有如此众多航空客运公司的局面只能是一种过渡,不可能长久。既然目前已经到了可以终结的时候,民航总局就应该推进航空公司之间的兼并与合并,而不应该借助“禁令”延缓“劣者”的生命。其实,优胜劣汰是谁也阻止不了的,不让“劣者”及时消亡,必将给社会带来更大的资源浪费。而且,这种保护减轻了航空公司在市场中的锻炼与考验,不利于“强者”的成长。实际上,我国民航业一直是受政府保护的(在成长的初期,保护是必要的,但终究是要放手的),它们在国际市场上的竞争力令人担忧。据首都国际机场出入境旅客统计,在我国航空公司与外国航空公司共飞的国际航线上,我方与外方的市场占有率在逐年减少,以前大约维持在42:58,1998年降为41:59。可以断定,继续保护只能使我国航空公司将来在国际市场的竞争中输得更惨。

2. 时间价值的损失 “禁令”的直接功效是提高了每张机票的赢利能力,有可能使民航业的盈利状况得到一定的改善。但从整个社会看,许多乘客由于改乘其他运输方式失去了用较少金钱换取较

多时间的机会,意味着旅客消耗在运输过程中的时间增加了。如果对这些增加的时间价值进行测定,也许比民航业的减亏额还要大。笔者没有条件对此进行测算,但可以作些推论。自运输业产生以来,运输技术的进步一刻也没有停止过。所有的进步都围绕着一个目标,即用最少的时间换取最多的空间位移,约束条件是费用最省、对环境的破坏最少。“禁令”使不少乘客失去了用较少金钱换取较多时间的机会,由此造成的损失是绝对不可低估的。

3. 扭曲了运输业的合理结构 航空公司给机票打折实际上是对市场显示机票价格过高信号的一种正常反应,其结果是航空运输的发展被客观地调整到市场需要的规模与水平。然而,一道“禁令”使市场的需求结构发生了人为的改变,不仅使航空运输的发展失去了客观的坐标,其他客运方式的发展也随之失去了坐标,导致运输结构的人为扭曲。笔者不是“市场万能论者”,从不低估政府在行业发展中的作用。问题是民航总局的“禁令”仅是为了全行业的扭亏为盈,而并不关心,也不清楚对运输结构会产生什么样的影响。可以肯定,由此给运输结构带来的扭曲是会有太多的不合理成分的。

(责任编辑 王宏章)