

中国民航票价历史演进与未来趋势

潘文达¹,赵金涛^{1,2}

(1.南开大学 城市与区域经济研究所,天津 300071;2.厦门大学 经济学院,福建 厦门 361005)

【摘要】中国民航票价的历史发展可以分为三个阶段,主要特点是政府定价、成本定价,但随着民航市场化进程的加速,市场机制下的多方博弈价格将成为发展趋势,在日益激烈的竞争条件下,多种形式的票价将大量呈现,新的定价技术也将被采用。

【关键词】民航;票价;发展趋势

【中图分类号】F562.5

【文献标识码】A

【文章编号】1004-2768(2005)09-0167-02

引言

中国民航经过 50 多年的发展,特别是改革开放以来 20 多年的发展,已经成为国民经济发展中的重要支柱产业。90 年代以来,民航价格的理论与实践问题特别是价格的实践问题譬如机票的打折、民航总局的禁折令、航空公司恶性的价格竞争、民航价格听证会等等日益成为社会各界共同关注的焦点问题。分析中国民航价格的历史特点、预测其发展趋势不仅有利于理论的发展而且可以有利于解决现实问题。

一、民航票价的历史演进

中国民航价格发展的整个过程可以分成三个阶段:

(一)政府定价阶段

该阶段为 1949 年~1979 年,是完全计划经济时代,由政府定价公司执行。1974 年前实行统一的票价,但沿铁路线票价较低、不沿铁路线票价较高。1974 年 1 月 15 日后,根据国籍定价,国内旅客乘坐国内航班实行第一种价格(较低),境外旅客乘坐国内航班实行第二种价格(较高)。

(二)政府管制下的市场化尝试阶段

这一段时间为 1980 年~1996 年。随着“民航一定要企业化”政策的贯彻和民航的“大分家”,整个民航形成航空公司(包括地方主办的航空公司)、机场、油料公司、航材公司、计算与结算中心、地区管理局等格局,虽然没有实现政企分开的初衷,但各部门作为具有独自利益的主体,相互间开始按照市场原则进行核算,各航空公司开始走向市场化定价的道路,航空公司开始对所有顾客执行折扣票价,但这是在政府严格的管制下进行的。

(三)票价震荡调整期

这一阶段开始于 1997 年,自此民航票价进入震荡调整期。1997 年 7 月 1 日起,实行境内和境外旅客乘坐国内航班同价政策。即境内、外旅客在境内购票统一执行每客公里 0.75 元的票价;在境外购票统一按公布票价每客公里 0.94 元执行。当年 11 月,民航总局推出“一种票价、多种折扣”的政策,接着出现各航空公司的票价大战,于是 1999 年 1 月民航总局

颁布禁折令,规定除团体、寒暑假师生实行不低于 90%,革命伤残军人 80% 的特殊优惠票价外,各航空公司实行统一的票价。2000 年 4 月,国内各主要航空公司实行价格联盟,在 102 条航线上由航空公司共同制定票价。2000 年,民航总局决定,自 5 月 15 日起,先期以海南联营航线为试点,实行旅游团队优惠票价,自 10 月 1 日起,放松对支线票价的管制,实行最高限价管理,最高票价不得超过公布票价的 10%。2001 年 3 月,民航总局解除禁折令,实行机票价格的部分放开。自 2001 年 11 月 5 日起,对国内航线实施“燃油加价”政策,允许航空公司票价最大上浮 15%,单程不超过 150 元。同时建立票价与油价联动机制,当国内航油价格变动 10% 时,允许航空公司票价最多可变动 3%。2002 年 6 月 10 日起,对国内航线(港、澳航线除外)团体票价试行幅度管理,即团体票价最低折扣率可根据购票时限、航程性质、人数不同而不同。2003 年 4 月 20 日起航空票价以现行在境内执行的国内各航线票价水平(不含燃油加价)作为基准价,在上浮不超过基准价的 25%、下浮不超过 45% 的范围内,航空公司自行制定具体票价种类、水平,民航价格改革又向前推进了一步。

二、我国民航票价发展的特点

从民航票价的历史发展,能清楚地看到中国民航价格发展的特点:

(一)政府定价为主,市场机制为辅是影响票价的决定性因素

1979 年之前的政府完全定价和 1979 年后的政府对民航价格的严格管制始终居于主导地位,民航总局的禁折令是突出的表现,这与民航比较单一主要为中央政府与地方政府所有的产权结构以及民航本身管理改革的严重滞后息息相关。

(二)以成本为基础的定价成为影响票价波动的主要因素在以市场机制为配置资源的环境中,供给与需求决定均衡的价格,以市场定价成为主导,但是由于中国民航政府主导特点,成本定价成为形成价格的基础,主要成本为债务成本、燃油成本与其他营运成本,债务成本约占总成本的 50%,燃油成

【收稿日期】2004-10-22

【作者简介】潘文达(1963-),男,山东济南市人,南开大学城市与区域经济研究所 2003 级博士生,研究方向:区域政策评价;赵金涛(1977-),男,山东临朐县人,南开大学城市与区域经济研究所 2002 级博士生、厦门大学经济学院,研究方向:交通运输与区域经济发展。

本占 20% 左右,成本的居高不下导致机票价格长期过高。

(三)市场化的价格形成机制将会是未来票价的发展趋势

民航不是市场机制的禁区,1979年后航空运输价格收放收放、起起伏伏的变化折射出政府打破行业垄断的艰难,也反映出民航价格正由政府主导向市场主导演进的趋势,因为原有的民航运价管理体制和形成机制已不能完全适应宏观经济环境和市场供求关系的变化,不断改革民航价格、尽快建立新的价格形成机制成为必然。

三、民航价格发展的未来趋势

(一)多方博弈主导价格变化

民航票价将由目前的政府主导定价向多方博弈主导的价格变化,这些博弈方主要包括政府、国内航空公司、跨国航空公司、其他运输企业、机票代理商、消费者等。政府与运输企业的演变趋势将是:其一,随着民航的产权改革和治理结构的完善,政府将逐渐由经营者的身份向民航监管者的身份变化,政府由对价格的严格管制向对航空安全的管制转变;其二,2002年10月成立的中国航空集团公司、中国东方航空集团公司、中国南方航空集团公司等三个集团公司以及数十家地方航空公司和股份制航空公司等造成了我国航空运输市场多元竞争的局面,价格竞争将不可避免;其三,国际范围的开放天空政策的推行,势必将有越来越多的跨国航空公司进入我国的国际与国内航线,参与中国的航空运输市场竞争,跨国航空公司将在质量、服务、价格上显示出竞争优势;其四,在中短途运输市场、公路运输与铁道运输将是民航运输的有力竞争者。

(二)政府介入价格形成的规制模式有所变化

政府作为规制者,不仅关注配置效率,而且更要关心企业的生产效率,即企业是否以成本最小化进行生产。目前,在规制理论中主要有两种规制方式,一种是服务成本(COS)规制,另一种是价格上限(PC)规制。其中,在服务成本规制下,航空企业能够补偿其运营成本并能给其总资产带来公平回报率。但它缺乏对企业降低成本的激励,是一个低能的激励合约。这是因为当企业经过努力降低成本时,由于成本效率提高带来的收益将导致消费者购买价格的下降,收益全部转移到消费者手中,企业的利润不会上升。相反,如果企业的成本上升,则价格也同步上升,企业仍然获得固定的收益率回报。但是应当注意到,航空企业对成本效率提高带来的收益增量不拥有剩余索取权,而且规制者也无法对企业经营者的成本浪费行为做出有效的惩罚,这种不相关性容易导致经营者偷懒的可能性上升,对于企业未来的发展则极为不利。第二种方式事先限定了一个在一定时期内相对固定的各个企业不能超过的平均价格水平(每年按通货膨胀率和预期的技术进步率进行调整),在此基础上,企业可以自由地调整单价。由此,企业拥有更大的自由决策权,同时价格和成本的分离。使企业对由成本效率带来的收益增量部分拥有剩余索取权,企业就有较强的激励降低成本,这对于企业未来的发展是极为有利的。

(三)市场机制下多种价格形式

在市场机制下,民航价格将主要由运输企业与消费者的供给需求而决定;在激烈的市场竞争中,航空公司将会根据市

场的需求特点实行灵活多样的价格形式,即对同一种公布票价的多种折扣将成为航空公司定价的最重要的形式。一种公布票价是指航空公司在同一条航线同一种旅游方式使用同一个公布的价格,多种折扣是指在一种票价的基础上,根据旅游者的特点等旅游市场细分等因素给与不同的折扣,如根据季节特点的淡季折扣、根据消费者特点的老年折扣、青年折扣、根据乘机时间而形成的时间折扣如红眼航班等等,这种折扣可以达到100多种。一种票价多种折扣兼顾了航空公司和旅游者的特点,充分考虑了市场需求和市场竞争,正因如此,它成为国际航空运输普遍采取的定价方法和定价策略。

(四)新型的定价技术将盛行

这主要包括:一为常旅客计划(FFP)定价。常旅客计划最早由美利坚航空公司于1981年推出,现在已经拓展到其他领域,常旅客计划不仅将成为航空公司价格竞争的有效方法,而且将成为航空公司获利的重要方法。常旅客计划定价方法类似于经济学中的“二重价”,其核心是里程优惠即根据乘客的累计里程的多少给与乘客不同的价格优惠或免费机票,当然也可以是其他的优惠措施。由于航空公司间战略联盟、代码共享以及航空公司与其他企业间的联盟日益普遍,常旅客计划正在不断地为旅游者提供“价格套餐”。二为收益管理系统(RMS)定价。收益管理系统是在期望边际座位收入模型的基础上把经济学、统计学、运筹学、计算机技术等应用到航空公司的管理与运作上,与常旅客计划一样,它不仅是企业所采用的一个定价技术而且是一个先进的管理理念和管理技术,这也反映出国际民航发展的一个趋势即由价格竞争向服务和管理竞争转变,而价格策略融于整个管理的过程中。收益管理系统是非线性定价的典型形式,其宗旨是获得全部消费者剩余。此种定价方式有几个特点:第一,以最适宜的价格售于最适宜的顾客,由于顾客需求、购票时间等原因相邻座位的票价可能有很大的差距;第二,座位更加细分,不仅有F(头等舱)、C(公务舱)、Y(经济舱),而且在三类舱中又细分出众多的子舱,如M、N等;第三,由于采用始发地——目的地管理(O-D管理),航空公司对价格的管理更加精益和成熟。

四、小结

民航票价的市场化改革是未来发展的必然趋势。而政府和市场在民航票价形成过程中的合理分工是促成定价机制完善的决定要素。既要通过市场化手段实现票价的多种实现形式,又要借助一些新的科技手段实现票价管理的科学与高效。

【参考文献】

- [1] 踪家峰.航空公司常旅客计划研究[J].中国民航学院学报,2003,(4).
- [2] 余晖.中国基础设施产业政府监管体制改革总体框架[R].公共基础设施产业改革及管制(第一辑)上,2004.
- [3] 周勤.不对称信息条件下双重管制的公用产品价格博弈分析[R].公共基础设施产业改革及管制(第一辑)下,2004.
- [4] 南开大学交通经济研究所.“十五”综合交通体系发展政策中期评价[R].国家发展与改革委员会委托研究项目,2003.

(责任编辑:X 校对:Q)