

# 为什么支线航班较主线航班票价更贵？

西南财经大学经济与管理研究院 陈志坚 王晏如 陶柳岸\*

支线航班,是指座位数在 50 座到 110 座左右、飞行距离在 600 公里到 1200 公里之间的小型客机运载的、短距离的非主航线航班,主要飞往于各省二三线的中小城市之间。改革开放以来,我国民航航空市场取得了长足的进步,以中心辐射式为主的干线枢纽航空市场运营体系日益庞大并趋于完善,但我国支线航空市场发展不足,且大多发展于中西部地区,尤其是西南地区。<sup>①</sup> 与此同时,支线航空票价都比较高。在距离大致相同的条件下,从中枢式主流机场飞往支线机场的票价比飞往另一个主线机场的价格贵了将近一半左右。以从成都出发的航班为例,成都到北京和成都到嘉峪关的距离均为 1750 公里左右,通常成都到北京的机票价格为可低至 630 元,同期到嘉峪关的票价则为 1330 元且需要中转一次多花一个小时。随着我国近几年来高铁建设的快速推进,支线航空固有的高票价开始受到质疑和冲击。

那么,支线航班的票价为什么这么贵高呢?

一个主要原因是支线航空的自然垄断性。我国航空公司在民航局和发改委的管控下主要分为三个类别:三大国有航空公司(国航、东航和南航)、地方性航空公司和民营航空公司。虽然在我国支线航空网络图上,参与支线运营的航空公司航线数量密集,但每一条支线上只有一到两家航空公司运营。例如,义乌机场全部航线由南航汕头公司执飞,厦门到武夷山的航线全部被厦航垄断,经由贵阳去往昆明的航线都是昆航执飞,而进入号称“中国的瑞士”的美丽藏东南林芝地区的航线,则常年由共和国航空长子“中国国航”独家执飞。与大城市之间的主流航线对比,厦门到成都的航线有九家航空公司运营,北京到上海的航线有十二家航空公司执飞,竞争程度之差别由此可见一斑。

航空公司运营支线航线的固定成本很高,因为航空公司既要负担小型客机的购置费和维护费以及支付支线机场的建设和使用费,还要交付大量的税额。因此,需要较大的市场需求量才能降低平均成本。但支线市场上的乘客数量通常较小,而且许多乘客受到高铁、高速公路等便捷出行方式的吸引而放弃乘飞机出行。举个例子,从北京飞往朝阳市的航班被称为“从不

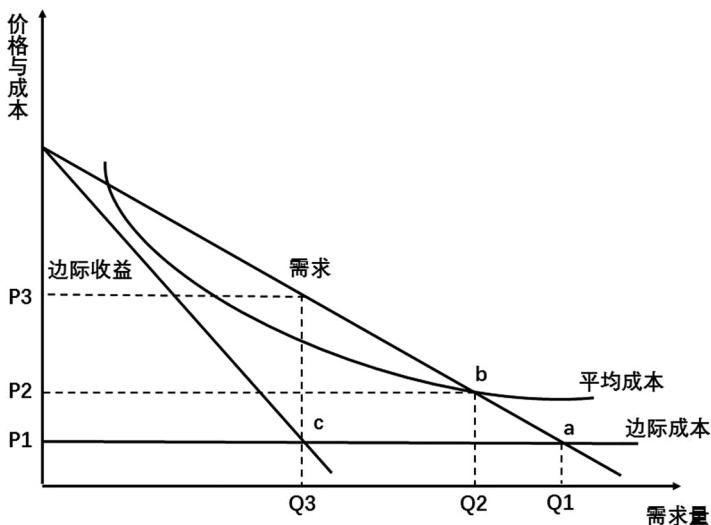
---

\* 作者系西南财经大学经济与管理研究院本科国际化实验班大二学生。作者电子邮箱分别是:chenzhijian1106@vip.qq.com, wangyanru628@outlook.com, ttaoliuan@163.com。通讯作者为陈志坚。作者感谢贺泽凯、荣昭、张岚等教授的评论和修改意见。

① 早期因受地形影响,陆上交通基础设施在西南山区建设困难,因此发展起了支线航空。

满员的航班”，机舱的每一排都存在空位，最后几排的座位甚至全部空置，而且支线机场通常较小，甚至出现工作人员比乘客多的尴尬状况。为了使得有航空公司愿意去运营支线航线，我国民航局和发改委只能采取自然垄断的政策，每条支线上只有一到两家航空公司运营。

支线航空公司的自然垄断和高价格可以用下图作更为清楚的分析：



如图所示，在这种自然垄断情况下，支线航空公司面对一条向右下方倾斜的需求曲线。由于运营的固定成本很大，边际成本很小，随着乘客数量的增加，平均成本都处于下降趋势，所以边际成本曲线总是位于平均成本曲线之下（这里假设边际成本不变）。按利润最大化原则定价，支线航空公司会选择边际收益线与边际成本线等时的价格和需求量（图中的  $P_3$  和  $Q_3$ ），此时需求量远远小于有效规模（指在长期中平均成本处于或接近其最小值的规模）时的数量（图中的  $Q_2$ ），此时支线航空公司会向乘客收取较高的（高于平均成本的）票价（ $P_3$ ）。

此外，支线上较小的客流导致航班数量必须较少，因此支线航空公司很难采取因出发时间而异的有效的差别定价。

我们还可以更深入地从旅客的需求角度来分析支线的高价格。使用支线航空的旅客往往需求弹性比较小，尽管许多乘客因机会成本高而放弃使用支线航空，仍有一部分乘客是支线航空的忠诚使用者，这是一个自选择的过程。这部分乘客对票价不是太敏感，即使票价提高，这些乘客基本上还是愿意使用支线航空，因此，支线航空公司可以提高票价而不会减少收益。

对乘客而言，陆运和空运之间取舍的主要因素是票价和时间的机会成本。由于支线航班距离一般较短，空运相对于高铁的时间优势表现得不明显；当他们计划出行前往小城市时，他们将面临出行方式之间的权衡取舍，也就是说，乘客将把不同出行方式的机会成本考虑在内。其一，他们可以选择乘大城市直接飞往小城市的支线航班，享受方便快捷、省时省力的旅途，但需要支付较贵的机票；其二，他们也可以选择先乘坐从大城市飞往离目的地较近的大城市的主线

航班,再搭乘其他交通方式到达该目的地小城市,相比之下该选择更为经济实惠,但是由此带来的麻烦也并不多,因为选择这种方式出行的乘客要付出更多的时间与精力。因此当消费者打算去往小城市且他们的收入不是很高时或者事情不是很紧急、不缺少时间时,他们时间的机会成本就相对较低,小城市机票的昂贵价格就足以令许多乘客不选择支线直飞,这就会降低支线航空需求,在自然垄断的情况下这又极可能进一步导致支线航空公司收取更高的价格。而对于那些高收入、或者事情紧急、时间很紧的乘客而言,即便票价高,支线航空将始终是他们的选择。

那么对于支线航空高昂的票价,能有什么对策呢?

假如当地政府和机场能更少地向航空公司征税收费,并给予一定的补贴。那么,航空公司的票价会因此向下做出一些调整。这种做法在我国一些小型机场已有先例。据报道,黑龙江省一个县城支线机场的南航往返一次,当地县政府就要给予航空公司 15 万余元的补贴,国航往返一次的补贴高达 40 万元。通过这样做,可以解决由于航班的固定成本很高、当乘客规模小时造成亏损的问题,票价也会有所降低。

近年民航总局出台了多项促进支线航空发展的政策措施,针对地区经济差异,不同的支线航空市场以及公益性设施建设情况,分别采取市场化和政策指导相结合等措施,加大政策扶持力度。如以登记备案制、航线专营保护等鼓励航空公司开辟支线航线;简化购租进口支线飞机审批手续,改善支线飞机、发动机及零备件进口税赋,鼓励增加支线飞机充实机队、航班财政补贴等。这些政策是否真能降低了票价,还需要进一步分析。

总之,支线航班现状如果能够得到改善,不仅能有效缓解大城市航线的重负,也能带动小城市的发展。小城市也能做好基础设施建设并借力交通网建设得到发展。但总的说来,“支线航班在短期如何盈利”问题在世界范围内都是难题,随之而来的高票价问题也一并存在,值得做进一步的经济学分析和研究。