

航空新政取消机票价格下限 或为与高铁抢客源

<http://www.sina.com.cn> 2013年11月08日 04:22 21世纪经济报道

肖夏

主要惠及航空干线、长途航线的经济舱乘客

中国机票定价改革进一步放开。

11月6日，中国民用航空局(下称民航局)和国家发展与改革委员会联合公开《关于完善民航国内航空旅客运输价格政策有关问题的通知》(下称《通知》)，称对旅客运输票价实行政府指导价的国内航线均取消票价下浮幅度限制，意味着民航局对国内航班机票定价设定下限的政策正式作古。此外，文件还增加31条执行市场调节价的航线，即定价不设上下限完全由航空公司按照市场供求决定。

中国国内航班的机票定价分为政府指导价和市场调节价两类，根据民航局此前的规定，要实行市场调节价必须要航空公司提出申请后民航局单独批准，执行政府指导价的航班必须在基准价上下一定范围内浮动。

在高铁分流的背景下，近年来盈利不断走低的民航业并未停止寻求行业性应对之策。在实际操作中，特定航线(短途、旅游、独家)和两舱(商务舱、公务舱)的机票价格下限早已经突破，此番定价放权后，国内航班票价出现全线下降的可能性不高。

此番定价放权，更大的意义在于解除了低成本航空定价政策障碍。

国内航班票价不设下限

中国民航业市场化以来，机票定价政策一直受到民航局管理。

2004年4月，民航局、国家发展改革委两部门联合下发《民航国内航空运输价格改革方案》(下称《方案》)，《方案》规定，票价上浮不得超过基准价的25%，下浮不得超过基准价的45%。根据民航局文件，基准价平均计算应为每公里耗费燃油0.75元。

11月6日公开的新定价改革引起舆论高度关注。根据《通知》原文，民航局和发改委于今年10月9日共同决定，对旅客运输票价实行政府指导价的国内航线，均取消票价下浮幅度限制航空公司可以基准价为基础在上浮不超过25%，下浮不限的浮动范围内自主确定票价水平。这份《通知》于10月20日开始生效。

梳理民航局关于机票定价的文件可知，这并非中国民航业机票定价的第一次改革。上一次民航定价体系改革要追溯到2010年，民航局向航空公司放开两舱(头等舱、公务舱)定价自主权，当年6月1日开始各航空公司可以根据市场状况自主定价。

实际上，在上述2004年的《方案》中也提到，航空公司独家经营的航线、相邻省市区的短途航线、以旅游客源为主的航线本身也不受上述“上浮25%内、下浮45%的限制”，而航空公司因自家航线有特殊情况，也同样可以申请不设下限、自主定价。

中国民航大学教授刘光才仍对21世纪经济报道解释，此次《通知》将主要惠及航空干线、长途航线的经济舱乘客，但他仍然认为此次国内民航定价放开“向市场化定价迈出了一大步”。在他看来，国内干线的经济舱乘客是更大的市场群体，此次定价放开将民航业发展的福利释放给了大众。

上述机票价格不设下限仅限于国内航线。目前国际航线的定价不受中国民航局掌控，而是有国际航空运输协会(IATA)设定另一套票价机制。

航空公司拓展空间与高铁竞争

此次定价改革也让航空公司有更大自主权与高铁竞争客流。上述《通知》同时表示，对部分与地面主要交通运输方式形成竞争，且由两家(含)以上航空公司共同经营的国内航线，旅客运输票价由实行政府指导价改为市场调节价，共有31条航线改为市场调节价，即航空公司自主定价。

梳理新增的31条自主定价的航线可以发现，大多数航线是在京广、京沪、哈大高铁沿线的省会城市之间。在中国国内航班延误率居高不下的情况下，高铁对于民航客流的分流已经是不争的事实。

但多位行业人士提到，此次定价放开更大的意义在于低成本航空的定价限制将得到放开，不需要再经由民航局特批。国内第一家低成本航空春秋航空多年来在多条航空干线上执飞航班，其价格经常低于基准价下浮的标准，不时也有9元机票、1元机票等超低价促销。

春秋航空新闻发言人张武安7日对21世纪经济报道透露，春秋航空之所以能够突破上述下限，是因为民航局专门召开了关于春秋航空推行旅客服务差异化的听证会，春秋的差异化服务得到了认可，“减少了多项服务的开支，所以票价才能实现降低”。

民航局正在加紧对低成本航空进行研究。民航局副局长夏国华5日在北京低成本运输研讨会上表态，称将通过简化审批手续、设立专门候机楼等方式支持低成本航空在国内发展。

多家国内航空公司早已闻风而动。今年上半年海航系的西部航空已经转型为低成本航空，而吉祥航空日前也向外界宣布，将在广州成立廉价航空，暂定名“九元航空”。21世纪经济报道获悉，目前有旅行社考虑参与其中。

【新浪财经手机客户端下载】