



民航价改进入深水区 买机票会越来越贵吗

“现在机票好像越来越贵,买春节期间往返老家的机票,基本没有折扣,买全价票真是有点心疼。”这个春节,身边有一些人这样吐槽。

有人认为这跟民航价改有关。去年12月,中国民航局会同国家发改委发布了进一步推进民航国内航线运价改革的通知。通知明确,新增306条航线实行市场调节价,加上此前放开定价的724条,已接近国内航线总量的1/3。有专家测算,实行市场调节价的航线承载的旅客已经超过民航总旅客量的半数。

一提到价格改革,消费者总有涨价的担忧。尤其这一次民航价改,力度不小。国内机票价格今后将如何波动?消费者又该怎样应对?

民航价改的关键一步

此次放开的航线,包括北京—上海、北京—广州等众多热门航线。放开航线定价,此次不是头一遭。民航运价改革已经稳步推进多年。2013年我国首次放开31条航线定价,到2014年又新放开101条,再到2017年6月,已经实行市场调节价的国内航线条数增至724条。在此基础上,此次民航价改仍然意义重大。

梳理此前的改革历程,中国民航大学经济与管理学院教授李晓津表示,以2004年为节点,民航运价的发展可分为三个阶段:第一阶段,2004年以前。政府直接定价,机票既不能随意打折也不能涨价。

第二阶段,2004年—2013年。这10年间,民航运价“上有天花板、下有地板”的局面改变,2004年公布的《民航国内航空运输价格改革方案》规定,国内民航票价以平均每公里0.75元为基准价,上浮不超过25%,下浮不超过45%。2010年,机票定价下限取消,“一折票”等低价票变得合规,同年国内航线头等舱、公务舱票价放开。

第三阶段,2013年至今。2013年11月,民航首次放开31条国内航线的价格上限,民航运价市场化改革提速,此后,实行市场调节价的航线数量逐步增加。

“去年底的改革有标志性意义。”李晓津说。此次放开的航线不仅数量可观,占有市场份额也大,影响面更广。“此前放开的航线多是800公里以下的短途航线以及800公里以上与高铁动车组形成竞争的航线,此次放开的航线则是有5家以上(含5家)航空运输企业参与运营的航线,包含了众多热门航线。”比如全球最繁忙航线排行榜中前20位中的6条,北京—上海、北京—广州、北京—深圳、上海—深圳、上海—广州及成都—北京,还有诸如成都—拉萨等省会城市之间往来的航线。

此次改革的步伐也紧扣着我国民航运价改革的时间表。2015年出台的《中国民用航空局关于推进民航运输价格和收费机制改革的实施意见》中明确改革目标:“到2017年,民航竞争性环节运输价格和收费基本放开。到2020年,市场决定价格机制基本完善,科学、规范、透明的价格监管体系基本建立”。

李晓津认为,中国民航运输规模已经连续12年稳居世界第二,近几年民航发展稳中有进,无论是安全形势、服务水平还是保障能力都在不断提升,相比之前“小步快走”的节奏,此次改革有质的飞跃,同时也有平稳进行的环境和条件,“民航价改2020年的目标有望实现”。

整体票价不会普遍上涨

此前放开定价的航线,近几年的实际票价有涨有跌,两极分化。随着放开定价的范围越来越大,国内航线机票不会大面积涨价呢?

此次调整的306条航线,目前来看各大航空公司在这一航季(航班计划,一般分夏秋和冬春航季)还未做出调整。专家预测,下一航季热门航线的经济舱全价应该会有一定幅度上浮,热门航线在热门时段的实际票价可能也会相应上涨。

中国民航管理干部学院航空运输服务研究所所长邹建军表示,“实行市场调节价也就意味着价格由市场说了算,此次放开的航线中不少都是资源极度饱和的航线,供不应求,这些航线无折扣经济舱票价有一定上浮是正常的。”从此前实行市场调节价的航线来看也是如此。比如2015年实行市场调节价的杭州—北京航线,经济舱无折扣票价已从2015年的1540元逐年增长到2018年的2200元,涨幅超过40%。

全价票不等于实际购票价格。经济舱全价票上涨后,实际销售票价是否一定会全面上涨?“很难出现价格普遍上涨的情况。”民航局发展计划司副巡视员张清表示,首先,目前放开定价的1000多条航线,基本上是与公路、高铁还有行业内充分竞争的航线。在这些航线上,供给比较充足,竞争也比较激烈。其次,《民用航空运输市场价格行为规则》对每航季的调整范围、频次和幅度做了限定。也就是说,实行市场调节价,并不意味着可以随意涨价。按规定,每条航线每航季无折扣公布运价上调幅度累计不得超过

10%,每家航空公司每航季上调无折扣票价的航线原则上也不得超过本企业上航季运营实行市场调节价航线总数的15%。“从制度上避免出现机票价格普遍上涨的情况。”张清说。

实际情况来看也大致如此。

根据去哪儿机票数据平台,此前放开定价的航线近几年的实际票价有涨有跌。2017年,南京—北京航线实际平均票价同比降低1.26%,郑州—上海同比降低17%以上,昆明—成都2017年同比降低0.56%。上涨的航线比如合肥—北京,2017年均价上涨8.76%,大连—北京同比增长12.57%等。“监测数据显示,放开定价的机票随着市场波动,热门航线、热门时段不乏上涨的,但很多时候折扣票依然满天飞。”李晓津说。

放开定价,机票价格的另一大变化是,票价的两极分化越来越明显。一方面热门航线、热门时段票价上涨,另一方面冷门航线或者冷门时段的票价在不断下降。比如春运期间,去哪儿机票数据显示,除夕前三天,重庆—上海机票含税价格低至0.6折,仅为150元,成都—北京最低支付价格只要375元。这些被称为春运的“反向航线”的机票价格很低,往往比火车票还便宜。

有涨有跌,两极分化,整体价格基本平稳。“事实上过去10多年来,从全国范围内整体来看,民航运价在不断下降。”李晓津介绍,2014年每吨公里的民航运价为5.11元,2016年这一数字为4.5元。根据民航局的监测,2017年民航客运的价格平均水平也是下降的。

买机票需要精打细算

今后坐飞机,怎么买票更划算?专家认为,民航运价由市场定价范围越来越广是大势所趋,对乘客来说,要买到划算机票需要更精打细算。

李晓津分析,未来民航国内运价会更加真实、客观,灵活地反映供求状况、竞争状况以及资源稀缺程度,票价会更趋两极分化。一方面高票价可能会变得更高,比如一线城市出发的航班,这部分票价上涨短期内看增加了乘客负担,但长期看,可以刺激航空公司增开航班,增加运力,扭转市场供不应求的局面,并且受市场调节运价会开始新一轮下浮。

另一方面,低票价应该更低,比如偏远地区航线和反季节航线,可以吸引更多选择此类航线,节省出行成本的同时也提升航班上座率,春运反向航线正是如此。“民航业市场化较为成熟的国家比如美国,同一条航线经济舱最高票价跟最低票价可能相差10倍。价格杠杆发挥更大作用,既能吸引更多民航乘客,同时也让民航资源得到更好配置,这也是民航供给侧结构性改革的体现。”李晓津说。

对消费者来说,今后买机票策略也要更灵活,要更全面考虑淡季旺季、机型、订票时间、退改票等各种因素,必须要走热门时刻、热门航线,可以提前订票、“曲线回家”,条件允许则可选择“反季节旅行”,往往能够买到冷门时刻、冷门航线的“白菜票”。

机票价格逐渐放开,对航空公司来说,不仅意味着更大的权利也意味着更大的责任。李晓津表示,定价空间更大的同时,航空公司也面临更激烈的竞争,包括与高铁等其他交通方式的竞争以及同业竞争等,要从安全、服务、运力调配、空管等多方面提质增效。

价格放开只是改革的“一条腿”,另一条腿“价格监管”也要紧随其上。民航管理部门表示,要建立航空运输企业和销售代理企业价格行为信用档案。价格主管部门也表示,将加强对国内旅客运价的监管,建立日常巡查、重点检查和“双随机”抽查相结合的监督检查机制,依法查处各类违法违规价格行为,特别是防止企业在某些情况下结成价格联盟,以保护消费者权益,共同建立一个科学、规范、透明的价格监管体系。 据新华网

