文章编号:1005-0523(2016)01-0078-05

铁路客运定价机制分析

张 静

(宁德师范学院,福建 宁德 352100)

摘要:运价是决定铁路行业在运输市场竞争所占地位的关键因素,不仅影响着行业的盈利运营能力,也关系着行业的未来发展。为探讨铁路客运定价的途径和方法,分析美国、日本、英国、德国等国家铁路运价定价体系,为我国铁路客运价格改革提供经验和启示。

关键词:价格规制;客运运价;利润

中图分类号:F505 文献标志码:A

DOI:10.16749/j.cnki.jecjtu.2016.01.011

1 铁路客运票价机制改革的必要性

1.1 价格是利润的敏感因素

2013年3月铁道部首次打破了政企合一的管理模式,铁道部一分为三,组建铁路总公司、国家铁路局,将铁路发展规划和政策行政职责划入交通运输部。铁路总公司负责铁路运输统一调度指挥和经营铁路客货运输业务,负责铁路建设和承担安全生产主体责任等。分离后的铁路总公司,截止2013年9月30日,负债额高达3.06万亿元。2014年铁路总公司的总经理盛光祖,提出铁道部门将安排6300亿元的固定资产投资,投产6600 km以上的新线路。资金成为铁路总公司发展迫切需要解决的问题。资金难题很多国家在铁路改革前都曾遇到过,解决资金问题关键是要提高企业自身盈利能力,企业是以盈利为目标的组织,只有获得收益后企业才能长期持续发展。根据理论和实践经验检验,价格是利润的最敏感因素,提高铁路客运票价是提高铁路企业利润的主要途径之一,企业利润是解决债务问题和融资难题的关键,为了铁路行业参与市场经济,票价改革势在必行。

1.2 铁路客运价格体系陈旧

铁路运输由于承担了大量的公益性运输,其运价由国务院铁路主管部门和物价主管部门共同制定,企业没有定价自主权。全路实行统一定价,未考虑到不同地区的经济发展水平、人口状况、环境承受能力、其他运输方式的竞争等因素,无法真实反映运输成本与供需关系。我国目前铁路普通列车的票价是1995年10月1日调整后的价格^[1],铁路运输在一定时期或是一定区域内具有社会公益性质,而且长期处于政企合一的管理模式下,票价一直处于较低水平。目前客运票价定价以成本为主要考虑因素,采用完全成本法进行定价,客运票价=基价×基价里程+各里程递减票价率×各区段里程+运杂费。客运基价 $5.861 \text{ 分} \cdot (\text{人} \cdot \text{km})^{-1}$ ^[2],仅为国外平均水平的21.6%。客运票价定价原则按席位分类,硬座采用基准价,软座是硬座的200%,硬卧是硬座的220%,软卧是硬座的385%。该方法仅考虑运输企业的财务平衡目标,未考虑到社会资源配置效率、企业内部效率和社会福利等目标,铁路客票价格改革也是铁路改革的主要组成部分之一。

收稿日期:2015-09-21

作者简介:张静(1985—),女,讲师,研究方向为公司理财,规制理论。

1.3 竞争机制需要定价差异化

与其他运输行业比较来看,铁路运价变动较小,与经济发展、物价水平已不成比例,较为滞后。铁路行业改制,竞争经营模式的引入单一的运价体制已不能适应铁路改革的发展,需要依靠差异化价格、高质量服务。消费群体差异化,对服务质量要求和票价支付能力需求不同。季节性客票需求,为刺激消费,参与其他运输方式竞争,差异化定价也势在必行。从服务供应和市场需求均衡角度考虑,在有效需求不足时,边际收益的增加引起边际成本的变化是微乎其微的,也可以说在有效需求不足时,理论上边际成本为零,因此低票价的累计也会带来收益增加。我国铁路客运状况具有显著地时间特性,在节假日前后是客运需求旺季,运能相对紧张,其他时间运能又相对过剩。据铁道部发布 2012 年数据显示,铁路客运量约为 18.93 亿人次,保守估计全年空置席位约为 5 亿个,根据“收益管理”理论,空置座位越多,实施差异化票价的利润空间越大。公益性和盈利性运输需要区分,对学生、农民工、军人可以实行票价优惠政策,对国家挤出物资的运输采用低价,军事运输或是抗灾抗洪运输予以全力支持,即兼顾铁路企业利益,又要充分关心民生民计。

1.4 票价改革的政策支持

十八届三中全会明确指出,国家发改委下一步要缩小政府定价范围,减少政府定价项目,将政府定价主要限定于重要公用事业、公益性服务和网络型自然垄断环节。早在 2000 年国务院发布《关于部分旅客列车票价实行政府指导价有关问题批复》的行文,允许铁路票价在线路和时间上可根据市场需求适当浮动。2013 年,国务院的《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设意见》,提出坚持铁路运价改革市场化取向,创造条件由政府定价转为政府指导价,增加铁路运价的价格弹性。但是铁路是我国重要的公共交通工具,承担着公益性运输项目,不可能实行价格放任,铁路票价改革是政府监管下的市场化。

2 国外铁路定价机制改革经验

2.1 日本

日本将“区域比较竞争下的价格上限规制”引入铁路客运价格机制,政府只对每家客运公司的价格上限进行审批,在上限范围以内可以自由定价,只要予以备案即可。上限价格主要由铁路运输中的可变成本和政府认定的固定资产的机会成本构成,可变成本主要是运输成本(线路维护保养费用、车辆维修保养费用、运输过程中车辆发生费用和站台维护及售票费用)、主要税费(营业税等)和折旧费组成,政府认定的固定资产机会成本用投资回报率替代,由于资金的来源不同,价格规制将投资回报率分为股权资本和债权资本,并给与权重比例,股权资本为 30%,债权资本为 70%,按照投资回报率的公式计算出固定资产的投资回报率。票价=未来年度的可变成本+投资回报率×固定资本,即票价=运输成本+税金+折旧+红利+利息支出。该种定价方法考虑了客运过程中的成本,以企业的角度分析定价,考虑了投资的质量和效益。以成本和效益两个角度分析定价,引入竞争机制,使客运票价市场化。

2.2 美国

美国政府不直接参与铁路投资和管理^[4],采取价格规制的方式,减轻铁路客运负担,减少对铁路行业的管制。美国投资回报率价格规制模型,是现今价格规制模型里应用较为广泛的模型之一。基本方法是政府管制部门对垄断行业的收益进行调查分析,制定一个合理的收益率,确保垄断企业利润率处于规定范围之内,基本模型可表述为: $R(P, Q) = C + r(RB)$ 。其中, $R(P, Q)$ 是企业的收入函数, P 是价格, Q 是消费量; C 是成本费用,包括材料成本、人工成本、折旧、费用、税收等; RB 为投资回报率基数; r 为政府经调查确定的投资回报率,理论上是必要资本回报率。我国成本加成定价模型属于投资回报率规制的范畴。该模型的关键在于投资回报率 r 的确定,制定 r 是规制者与被规制者“博弈”协商的过程,被规制者需要提供各种企业资产证明和财务详报,证明政府制定的 r 低于合理水平,政府认为企业期望报酬过高不予允许,经过反复论证,最终政府确定较为合理的投资报酬率 r 。 RB 确定方法多是采用原始成本法、重置成本法和公允成本法,后者应用范围较广,但也存在缺陷。

2.3 英国

英国铁路定价管理主要是政府指导定价,采取零售价指数与企业生产效率挂钩的最高价格上限规制模型,将规制价格、零售价格指数与生产效率结合, $P_t=P_{t-1}(1+I_{t-1}-X)+Y$, I 是价格变化指数,反映通过膨胀的情况,通常用RPI(零售价格指数表示)或是CPI(消费价格指数)来替代, X 为规制者要求企业效率的改进因素, Y 为特定成本项目转移因子(企业无法控制或是应急投资), t 指时期。价格上限模式定价可以控制企业价格水平变化幅度,消除价格制定过程中成本的传导机制,规制者可以宏观调控价格,减轻信息不对称带来的问题,降低规制成本提高效率。企业在价格上限水平内积极寻求企业自身潜力,通过改进管理、优化要素组合、加快技术革新等手段不断降低成本,提高企业效率,实现社会资源的有效配置。幸莉仙,马玲^[5]文章提到最高限价规制起源于Stephen Littlechild对英国BT私有化后利润的规制报告中,他认为价格规制最基本的目的是保护消费者利益。

德国、法国、美国、英国、日本等国家都属于放松对铁路运价的严格掌控,主要是以市场为导向的政府指导或是市场定价。政府指导定价具体就是由政府规定铁路票价的上下限,运营企业可以在规定价格范围内灵活确定具体价格。法国自1993年起对TVG列车实施客运价格上下限规定^[6],印度1880年政府规定了铁路最低运价,与自此之前的最高票价限制,限定了铁路公司的定价范围。实践经验显示,铁路客票定价的放松,可以改善铁路经营的环境,促进铁路行业参与运输业的竞争,增加铁路企业的盈利能力。

值得一提的是自然垄断行业价格规制理论研究最多,国内实践和理论支撑较丰富的是电力行业。关于铁路客运价格规制的研究目前较少,王燕^[8]以现实条件为基础分析铁路客运价格规制体系,以运价结构、成本控制、规制调整等角度推进铁路客运价格规制的改革。李宏舟^[9]以日本客运价格规制为例分析我国铁路客运价格改革的借鉴意义。

3 我国铁路客运价格机制改革的启示

3.1 价格规制理论在铁路客票定价实施的可行性

价格规制是政府为了一定目的,制定并实施一定规则,运用法律、规章、行政、政策等手段,对市场经济主体的活动进行调节的行为。规制理论自20世纪70年代开始逐渐成为一门独立学科,为应用经济学的主要研究领域之一。价格规制主要是针对垄断性行业的商品或是与消费者基本生活密切相关的重要商品和服务,在我国铁路、水电、航空、燃油等多行业具有自然垄断的特征,该行业涉及到人们基本生活需求和消费,具有一定的社会福利性质,从民生角度出发,制定价格水平往往偏低。过低的价格加重企业亏损的同时,导致消费过度、资源浪费、环境恶化等问题。另外,鼓励垄断者适度竞争,提高行业产出效率。价格规制目标为了降低垄断,提高垄断产业的经营效率,促进社会分配效率,使垄断行业产品或是服务价格处于一个合理的位置,垄断利润降低的同时,确保消费者在价格上享有相对公平的待遇。还可以实现资源的合理配置,刺激垄断行业优化生产组合,充分利用规模经济和垄断资源,提高企业技术创新和管理革新,实现生产效率的提升。铁路行业具有自然垄断行业的特征,目前铁路改革又急需竞争性、市场化定价,其他国家铁路行业的价格规制理论的应用,表明价格规制理论可以适应铁路客票定价改革。

3.2 价格规制理论模型的选择

价格规制的目标与价格制定方式关系密切,主要包括福利性价格、边际成本定价、平均成本定价和垄断定价。理论研究上不存在唯一或是最优定价方式,目前应用比较广泛的是美国投资回报率价格规制模型、英国的最高限价模型、日本的区域间竞争和社会契约制价格规制、公共事业价格规制的标尺竞争理论和特许经营投标理论,其中,投资报酬率规制和价格上限规制是世界各国自然垄断产业规制实践中常见的两种模式。我国铁路运价改革选用何种价格规制模型,要考虑现阶段铁路客运的现实情况和两种主要价格规制模型的特点。一般情况下,产业处于成长和扩张期时,适合采取鼓励投资的规制政策,产业达到成熟期后,更适合采用估计提高效率的政策。投资报酬率规制是以合理利润率,收回运价成本角度考虑,属于前者,也就是产业成长和扩张期的较佳选择;价格上限规制则已从利润水平转到价格水平上,考虑企业和消费者对风险和收益

的分配,企业优化资源配置促进效率提升,利润增长,是提高效率的最佳选择。我国铁路运价规制改革较国外发达国家相对滞后,企业具有特定的地域性和业务领域内的垄断性,规制机构与企业存在严重的信息不对称性,现阶段还处于成长发展阶段,不适合立即采取高激励规制方案。我国铁路运价规制模型可以先选择以成本角度确定的投资回报率模型,直到铁路行业发展市场化、成熟化、竞争激烈化后再采用以利润效率为目标的價格上限规制。

3.3 铁路客票价格需要差异化

铁路客票价格要在一定程度上反映市场供求关系,根据运输淡旺季、时刻、车型、速度、舒适度、消费群体、人数等因素实行差别定价,比照航空运输可以随行就市参与运输业竞争,利用价格调节供需矛盾,在一定的价格范围内,实现市场供求和竞争情况自主确定客运价格。

客运车票定价市场化的同时,要考虑的市场的季节性、周期性和时效性,针对市场需求将票价差异化。市场经济的高速发展以及城市化建设的推进,铁路运输市场已经由自然垄断开始向竞争性发展,铁路客运要保持竞争力,必须吸引客源,保障客运量,为适应竞争形势要求,铁路客票价格要保持一定的灵活性和差异性。票价的差别定价可以借鉴西班牙列车票价制定制度,西班牙铁路公司依据市场的季节性或是特殊座位采用浮动票价形式,随市场的变化灵活的调整票价,以实现铁路资源的有效利用和铁路运输收益的最大化目标。比如假期票价相应上浮,节假日后价格大幅下调,确保价格和需求挂钩。2014年3月12日,铁路公司提出截止至12月31日(国庆长假除外),对始发列车空闲卧铺执行优惠票价,这是铁路运输部门首次提出价格优惠,但是只限于400 km以内的旅程,使得该项策略市场影响不大。差别定价是要考虑到运输的时间和对象,春运被称为世界上第三次人口迁徙,规模和数量可以称得上世界之最,春运中的学生流和民工流要给与关注,可以说铁路票价的提高会直接影响其生活质量,国家政府可以采用政府转移支付的方式,实行票价补贴。

3.4 汲取国外铁路客运经验,多样化票价类型

与国外铁路运输行业相交而言,我国铁路运输行业具有特殊的中国国情,改革过程无法完全模仿其他国家的客票定价体系,但是可以借鉴其成功经验,针对不同需求人群和不同地区制定多种类型的客票价格。首先区分消费群体,按照车型予以定价^[10]。旅客运输上,针对大众出行、民工潮、学生潮实现国家基准价,安排普通旅客车型;针对商务出行实施中等价位定价,配以速度为主列车;针对高端消费群体直接按照市场定价,参考航空和其他运输方式的价格,安排豪华舒适车型。其次区分地域性,针对不同地区经济发展和居民消费水平定价。在经济发达消费水平高的地区,票价提升的空间较高(该空间是指价格提升不会造成需求量的显著下降);对于偏冷线路可以在保证收回运营成本的情况下予以价格优惠,道路本身是无法产生经济效益,其依赖于运营在铁轨之上的载体(火车),闲置铁轨只会造成资源浪费,也无法促进当地经济发展。还可以针对特殊需求,增加客运服务业务,比如设置老弱病残孕旅客专用坐席;建立遗失物品管理系统,实现互联网沟通;配备轮椅和渡板,车站人员站内全程接送行动不便旅客出行等,既可以提升铁路运输的服务形象,增加铁路参与运输市场的竞争力,又可以满足旅客的特殊需求,关注弱势群体。区分服务对象,针对性定价,针对性予以配备设施,满足市场运力的需求的同时,体现铁路行业的基础性地位,提高企业利润。

3.5 参考航空价格经验,予以多期定价

多期定价策略,本质上根据购买车票的时间不同,制定不同价格。如民航机票一般购买越早价格越低。火车订票也可以采用多期定价策略,根据发车时间制定时间区间,与民航机票相反的是,票价应是距离开车时间越近价格越低,较早购买的车票退、改签概率较高,同样也可以参照退票距离发车时间给予一定的费用优惠。多期定价可以引导客票消费者合理安排购票时间,客运中心获得较为及时便捷的信息,可以更合理的安排运力。

4 总结

铁路改革实现政企分开,以市场需求为主导的新趋势发展,票价改革也势在必行。产品的性质决定产品

定价的方法,由于我国铁路具有公益性和社会性的特征,如何制定运价,必须差别对待。目前我国铁路客运在短途运输上,所用时间相对其他交通方式较长,服务质量相对较差,竞争力相对较弱;长途运输上,与航空相比时间和服务上劣势明显,价格优势成为主要方面。在铁路客运改革中,应该根据运输里程的差别,采用不同的具体定价策略,突出优势,弥补劣势。还要注意铁路客运经过的经济区域,对地广人稀的西部地区,票价要给予一定优惠,东部经济发达人口密集区采用竞争定价策略,灵活的差别定价对客票价格改革至关重要。另外还要注意积极提升客运服务质量,加强成本控制。

参考文献:

- [1] 欧国立. 中国铁路运价体制和运价政策的变迁[J]. 综合运输, 2006(4): 22-25.
- [2] 赵新刚, 郭树东. 中国铁路合理运价水平研究[J]. 价格理论与实践, 2006(3): 37-38.
- [3] 许丽萌. 铁路客运票价市场化改革分析[J]. 现代商贸工业, 2012(15): 6-7.
- [4] 蔡含篇, 姜海兴. 由美国铁路规制改革探讨中国铁路的规制问题[J]. 企业导报, 2011(15): 6.
- [5] 幸莉仙, 马玲. 国际主要价格规制制度比较及对我国的启示[J]. 商业时代, 2010(5): 73-75.
- [6] 昌晶, 贾光智. 国外铁路客运运价体系比较研究[J]. 中国铁路, 2010(4): 38-41.
- [7] 贾光智. 国外铁路客运运价管理演变及启示[J]. 综合运输, 2011(9): 67-70.
- [8] 王燕. 试论我国铁路客运运价规制改革的模式选择[J]. 北京交通大学学报, 2008(7): 23-28.
- [9] 李宏舟. 日本铁路客运价格规制研究[J]. 经济理论与实践, 2012: 47-48.
- [10] 李颖. 对我国铁路客运定价机制及票价体系的几点建议[J]. 铁道运营技术, 2014(20): 23-29.

Analysis of Pricing Mechanism for Railway Passenger Transport

Zhang Jing

(Ningde Normal Univeristy, Ningde 352100, China)

Abstract: Rate is the key factor for the railway industry to win the competition in the transport field. It not only affects the profit operating ability for the railway industry, but also decides the future development of the industry. To study the methods of the railway passenger transport pricing, this paper discusses the railway pricing system of the United States, Japan, Britain, Germany and other countries. It provides experience for railway passenger transportation pricing reform in China.

Key words: price mechanism; passenger transport; profits

(责任编辑 姜红贵 李 萍)