



■ 本版撰文 本版记者 高洪艳

编者按:8月1日,多家国内外航空公司下调了国际航线燃油附加费。耐人寻味的是,包括国航在内的多家国内航空公司宣布从8月2日零时起上调800公里以上航线燃

油附加费,即由调整前的每位旅客140元调整为150元。在国际原油价格下跌的背景下,国内航油价格以市场化的名义涨价,并没有赢得市场的理解。虽然航空公司回

应国内燃油附加费上调是市场联动的结果,国际航线尚未与油价接轨,但“为何内外有别”以及“高企的燃油附加费是垄断产物”等质疑之声却不绝于耳。

航油涨价有理? 附加费外降内升



受强台风“梅花”影响,上海虹桥和浦东两大机场被迫取消了部分时段的航班。原本订好了东方航空公司8月7日由上海转机飞往美国洛杉矶机票的李先生,不得不调整出行计划,改为由北京飞往首尔,再由首尔转机去洛杉矶。麻烦归麻烦,“梅超风”也给了李先生一个意外之喜。携程旅行网机票业务部的客服人员告诉李先生,他新订的大韩国际航空公司的国际航班往返机票,比一个月之前预订的机票,节省了300元,这其中,燃油附加费下降了近100元。

“平常出门,到处都是涨价的消息,习惯了听‘涨’声,这冷不丁地说不仅不加价,还由于降价要退回点儿钱来,倒是头一回。”李先生说。

李先生这便宜,拣得确实“蹊跷”。因为相比之下,很多乘坐国内航线的乘客却发出了这样的疑问:“国际油价最近不是说下跌了吗?国内航线的燃油附加费怎么反倒涨上去了?”

国内涨价 国际迫降

8月2日零时起(出票日期),国内多家航空公司800公里以上航线燃油附加费征收标准,由每位旅客140元调整为150元;800公里(含)以下航线未作调整,仍为每位旅客80元。

“目前,春秋航空、国航、东航、南航、深航、山航、厦航、昆明航空、河北航空、吉祥航空、幸福航空、华夏航空等十余家航空公司均已正式发出通知,宣布按上述标准调整燃油附加费。”携程旅行网机票业务部的客服人员做出这样的提示。

据记者了解,这已是今年以来航空公司第四次提高燃油附加费。今年2月、4月和5月3次调价后,800公里以上航线燃油附加费由70元提高到140元。此次上调后,150元/人的价格已经看齐2008年下半年的征收标准,重新回到国内航线燃油附加费开征以来的最高水平。

令人不解的是,国内航线燃油附加费年内“四级跳”,国际航线燃油附加费却在下调。记者了解到,深航、港龙航空、国泰航空以及韩亚航空均发出通知,于8月1日(出票日期)起下调国际航线燃油附加费。

“例如,国泰往返香港及澳大利亚、新西兰、北美洲、欧洲、非洲、中东、南亚次大陆的航段,每段减少了3.5美元,往返中国大陆地区和香港以及其他航段每段减少了0.7美元。”上述客服人员介绍说。

机票燃油附加费调价的差异性措施,让很多旅行社在暑期游如火如荼的时候,不得不调整旅游线路的报价,进一步缩减了部分出境游和国内游的价格差。

“对于国内线和国外线都跑的旅行社,报价上的调整有升有降,受到的影响应该会小一些。如果只有国内游的业务,由于机票燃油附加费增加,线路报价或多或少会上调,旅行社的客源就会受影响。”在北京某旅行社工作的导游赵小姐告诉记者。

虽然没受到调价“冲击波”的影响,东莞市国际旅行社副总经理李秩波还是在个人微博中表示了不解:“在油价连

涨价有理 随行必须就市

不解归不解,面对航空公司的照“涨”不误,谁都没脾气。更何况,这次航空公司上调燃油附加费,那是有国家发改委的“尚方宝剑”在手啊。

山东颐衡律师事务所律师丛伟解释说,航空公司之所以敢“擅自”上调燃油附加费,一个重要的依据就是国家发改委制订的《关于推进航油价格市场化改革有关问题的通知》。有了政策上的依据,航空公司迫不及待地地上调燃油附加费,自然就是可以想象的事情。

“在国内成品油价格涨多降少,或者更准确一些说,国内成品油价格该涨时必须涨,该降时不降的大背景之下,得到了国家发改委‘尚方宝剑’的航空公司,自然有了想涨就涨的底气。”丛伟说。

自今年7月1日中国航空煤油进口关税完全取消后,7月12日,国家发改委发布《关于推进航油价格市场化改革有关问题的通知》,航空煤油价格市场化改革再度迈出重要一步——自8月1日起,国内航空煤油市场价格正式迈入了“每月一调”时代,航油出厂价由新加坡航油进口到岸完税价和贴水两部分构成,且不超过新加坡市场进口到岸完税价。

记者了解到,最近一个月,新加坡航油价格的确呈震荡上升趋势,7月平均价格为129美元/桶,相当于国内航油完税价约8000元/吨,国内航油价格提升确有依据。

所以,7月29日,国家发改委办公厅文件核定8月份航空煤油进口到岸完税价格为每吨7768元以后,中石油立即发布了调价通知。记者从中航油方面获悉,他们从中石油主要炼厂采购航油的价格已经上涨到每吨7768元。而在航油采购价本身上涨的同时,中航油的采购综合成本价也从之前的每吨7700元上调到每吨7785元,多了85元。

这些都成为国内航空公司上调燃油附加费的直接理由。据悉,航油是航空公司最大的成本消耗。中国国航、东方航空、南方航空这三大国有航空公司的航油成本都已超过总成本的40%。而由于南航80%的航线为国内航线,每次受国内航油价格调整的影响也最大。所以,航油价格调整,航空公司也将不得不随行就市,宣布调高燃油附加费来弥补成本。

东航财务会计部总经理吴龙学表示:“我们测算了一

下,此次上调国内航线燃油附加费,可以抵消九成以上航油上涨带来的成本压力。”

“攘外安内” 远水解不了近渴

国内航空煤油价格与国际油价联动是大势所趋,但是,油价与国际接轨为何没有落在燃油附加费上?同样是在国际原油价格下滑的背景下,燃油附加费为何“外降内升”?

对此,中国民航管理干部学院副教授邹建军给出的解释是,一方面,这与国外航油采购价格较低有关,航空公司国外航油采购均价近期的确是在下降,而国内航班航油采购均价今年以来一直呈上升趋势;另一方面,这也与航空公司的消费政策有关,当国际航线景气不足时,航空公司自然愿意通过价格调节吸引旅客。

一位不愿透露姓名的大型国有航空公司相关负责人也对媒体透露:“国内航线燃油附加费上调是因为与航油价格联动,8月,航空公司从中航油采购航油的综合采购成本价从7700元/吨上涨到7785元/吨,航企必然会采取上调燃油附加费的做法。而国际航线燃油附加费并不与油价联动,是由执飞的几家航企协商制定的。如果航企希望获得更多客源,就可能采取下调燃油附加费的做法。”

“具体说来,国内航线调整燃油附加费需要国家主管部门批准,周期较慢,而国际航线的燃油附加费调整时间较快,只需航线上对飞的两国航空公司之间协商后直接向各自的民航管理部门备案即可完成。”中国能源网首席信息官韩晓平介绍说。

不过,国际航线的燃油附加费并不会永远“协商”调整下去。在外界质疑燃油附加费为何“外降内升”之时,有业内人士透露:“国内燃油附加费上调是与航油价格联动的结果,未来,民航局也将推动国际燃油附加费与航油价格接轨。”

此举,颇有点儿“攘外安内”,让国际航线燃油附加费服从中国航油市场价格波动趋势之嫌。

“我们已经听说这一消息,但国际燃油附加费与市场联动并不容易实现。”吴龙学进一步称,“因为中国征收的税较高等原因,国内航企采购航油价格本来就高于其他国家,在这种情况下,国外航企显然不会上调燃油附加费,而中国企业如果调整,将削弱自身竞争力,这是种两难的局面。所以,民航局要推动国际航线燃油附加费与市场联动,必须与国际航协进行协商找到解决办法。”

国内航油出厂价和航空公司燃油附加费调整时间表

国内航油出厂价格调整		航空公司燃油附加费调整		
时间	价格(元/吨)	时间	800公里以下(元/人)	800公里以上(元/人)
2008-06	7450	2008-7-1	80	150
2008-12	5050	2008-12-25	20	40
2009-01	3990	2009-1-15	暂停收取	
2009-03	3560			
2009-05	4020			
2009-06	5050			
2009-07	4770			
2009-09	5070			
2009-10	4870	2009-11-14	20	50
2009-11	5190		20	40
2010-04	5690	2010-4-6	—	—
2010-06	5470	2010-10-27	40	70
2010-10	5690		—	—
2010-12	5990	2011-2-22	50	90
2011-02	6340		60	110
2011-04-07	6840	2011-4-8	80	140
2011-05-26	7640	2011-8-02	80	150
2011-08-01	7785			

(本表格由本报整理)

《短评》

一边是整体下跌的国际油价,一边是伺机上涨的国内油价,这事发生了,不能不说是一个“奇迹”。8月2日零时起,国内多家航空公司联手抬高800公里以上航线燃油附加费征收标准。对于终端消费者多掏的10元钱,他们众口一词的说法是:由航油出厂价攀高所致。石油企业自然也是“站着说话不腰疼”:你们涨不涨,反正我是涨了。

有底气。

在高铁故障频发、动车追尾事故的影响下,旅客的消费心理逐渐偏向民航,航空公司在国内自然多了许多提价的底气。

但这需求旺盛的市场形势,远不是涨价的充分理由。值得注意的是,8月1日,国内

提价要有底气 花钱定讨说法

航油按照国家发改委的“有关通知”,正式实行一月一调的市场化定价,8月2日,国内多家航空公司便迫不及待、而且步调非常一致地在“同一天”就宣布了上调燃油附加费的消息。这让外界一片哗然。不得不说,如果不是相互串通或达成默契,国内燃油附加费征收标准和调整时间不可能如此一致。这次涨价,航空公司貌似早有准备,只等这8月1日的一场“东风”了。

不管这集体涨价的背后是阳谋还是阴谋,航空煤油价格市场化改革的这场“东风”可是来得有理有据。国内航油定价主要参照新加坡航油价格,而新加坡航油价格在最近一个月确实呈震荡上升趋势。这无疑给了航油价格上涨、航空燃油附加费增加的十足底气。

由于汽油、柴油涨价牵扯面太广,于是才挑航油下手。航油价格的月度调价机制“先行一步”,本是成品油定价机制改革的一次试

水。不可否认,“一月一调”的新规更能灵敏地反映市场变化,但是,这“首发”后的表现,不得不让人怀疑,月度调价机制很有可能成为航油价格的“助涨器”,并借由航空燃油附加费,最终转嫁给航空乘客。

虽然有分析认为,航空乘客属于高端消费人群,10元的涨幅对他们来讲比较容易承担和消化,但是,承担得起并不意味着人家就不能为了这10元钱来讨一个说法。

中欧国际工商学院经济学和金融学教授许小年便表示,在国际原油价格下跌之际,航空燃油附加费却在上涨,国家发改委应该给个明确的说法。他认为,产品定价是企业不可剥夺的经营自主权,反对在价格管制上明显地区别对待。对政府垄断定价产品,解决的根源不是定价问题,而是打破和取消垄断。

由于航油垄断和国家发改委统一定价,燃油附加费“涨”与“不涨”,道理都摆在那里。而据民航专家透露,中航油垄断经营国

内航油,致使航油价格一直高于国际油价15%至30%。一直以来,中国的航空公司使用着几乎是世界上最贵的燃油。

而包括此次国内燃油附加费逆市涨价在内,中国航油市场暴露出的最大问题就是航油供应的垄断。国内民航的航油供应、管道、加油终端都把控在中航油手中。公开资料显示,中航油是全球第五大航油公司,在全国155个机场、为国内外180多家航空公司提供服务,总储油能力达200余万立方米。

此前有媒体报道称,2005年,海航曾经希望联合中石油、中石化成立航油公司,共分航油市场的一杯羹,甚至将可行性报告提交给当时的民航总局,最终却不了了之。

可见,在国内航油供给仍处于中航油“一言堂”的语境之下,任何与国际油价接轨的市场化改革都显得十分可笑。而任何这种“可笑”的“涨价机制”所带来的“额外消费”,消费者都不应该稀里糊涂地买单。