

审视春运期间“铁老大”的票价问题

作者：浙江财经学院东方学院 洪舫军

“春运”作为一个社会性概念，在中国可谓妇孺皆知。中国人把“回家过年”当成了一种人生信念，而这个信念造就了一个庞大的运输市场。但是，在另一方面，身为中国的旅客，却是不幸的。他们不但未能享受到自己创造出的“规模效应”，相反，他们必须为此付出昂贵的代价——有福的铁路企业胃口太大，享了规模的福，还要享涨价的福。涨价没有听证会，旅客失去了“用手投票”的权利；只此一家别无他店，旅客又失去了“用脚投票”的权利。其中 2002 年硬座上浮 15%，硬卧、软座和软卧上浮 20%，学生票、革命伤残军人票价不上浮；2003 年上浮最高维持在 20%，有涨无降；2004 年硬座上浮 15%，其他席别上浮 20%；2005 年硬座上浮 15%，其他席别上浮 20%；2006 年硬座票价上浮 15%，其他席别上浮 20%，学生票、革命伤残军人票价不上浮；而在 2007 年铁道部宣布 2007 年铁路春运各类旅客列车一律不再实行票价上涨，今后也不再上浮。这一宣布使春运票价上涨走进了历史，也平息了广大的老百姓的怨声，给老百姓带来了福音。

二、“铁老大”在春运期间提高票价的原因分析

年年春运期间票价上涨为什么会使广大老百姓怨声载道呢？在我国改革开放不断深入，不断推进市场化的今天，“铁老大”为什么一直要在春运期间提高票价呢？

1、票价上涨的缘由没有说服力。广大老百姓对春运期间票价上涨的不满当然是因为票价上涨的缘由没有说服力，涨价总是需要理由的。没有哪部法律说过，一到春运，“铁老大”就非得涨价不可；也没听说哪部法律规定，“铁老大”涨价只要通知一声，爱怎么涨就可以怎么涨，消费者只能照单全收。更有以往买过涨价车票的乘客认为他们气愤的不是票价的上涨，气愤的是价钱上去了，得到的却是拥挤、脏乱的乘车环境、大大缩水的服务水准。郝劲松致信铁道部长“火车票不要涨价”一事就表明，对票价上涨的不满已经使老百姓敢于站出来与“官”作对。

2、铁路票价上涨的另一个原因是政府的价格管制，价格管制即由政府出面确定自然垄断企业产品或者服务的价格或收费标准，或者规定价格变动幅度。在铁路这样的自然垄断行业中，由于铁路部门取得了垄断地位，可以凭借垄断特权制定高于市场均衡价格的价格，并使产量低于均衡数量。铁路部门一直坚持着“削峰平谷”的涨价理由，但是同样不可否认的是在自然垄断下，在政府价格管制的作用下，铁路票面价格的上涨所带来的垄断利润是一个不小的数字。铁道部新闻发言人王勇平表示，“2007 年铁路春运客票价格不上浮，铁路因此需要多承担近 3 亿元的成本。”这就不得不让我们质疑，难道往年铁路春运客票价格上涨给铁路部门带来了近 3 亿的利润？

3、“铁老大”是一个典型的自然垄断企业，所谓自然垄断，在经济学中对自然垄断的定义为由是指企业因地域、行业特征等客观因素或通过自身的合法经营和技术改进所取得的市场垄断地位。由于这个产业靠沉淀大量的固定资本导致竞争对手无法进入，独占这份市场份额。我们知道，自然垄断下，边际成本低于平均成本，同时随着平均成本的递减，卖的票越多，平均成本越低，而总的收益就会越大。对于大多数人来说，坐火车依然是最好的经济、安全、便宜的策略，特别是每年的学生潮、民工潮、探亲潮、旅游潮等在春节前后集中爆发，造成对车票的需求方急速上升，而铁道部供应的车票量却仍限制在一个基本固定水平，结果就产生了春运市场的供给出现严重的不协调，铁道部就希望通过提高票价来缓解客流拥挤现象，但是事与愿违，火车价格的需求弹性是缺乏弹性的，票价的上升对需求量的影响并不大，客流量仍然旺盛，对车票的需求量仍然不减。

自然垄断所产生的效率缺失主要有四种来源：产量受到限制、管理松懈、对研究与开发

关心不足和寻租行为。(1) 产出受到限制：像竞争厂商一样，垄断厂商也要通过生产消费者需要的各种商品和服务来获取利润。但是垄断厂商可以用竞争厂商无法做到的方式来获利。一种方法就是通过限制产量来提高价格。通俗地讲，它们可以榨取顾客。消费者选择购买垄断厂商的产品这种行为表明，它们比不拥有这些产品时要更为惬意。(2) 管理松懈：任何公司无论选择何种产量水平，都想使生产成本最小化。但是在现实中，那些不通过激烈竞争就能赚很多钱的公司，往往缺乏使成本尽可能低的动力。这种由于厂商缺乏竞争力而导致的低效率称为管理松懈。(3) 研究与开发的减缩：竞争推动厂商开发新产品和研究成本更低的生产方法。与此相反，垄断厂商可能更愿意坐享现有的利润，而不是积极推动技术进步。(4) 寻租：垄断条件下的低经济效率的最后一种来源，是垄断厂商有将资源花费在非生产性活动上的诱惑。一个重要的例子就是垄断厂商将资源用于遏制进入来获得或维持其垄断地位。由于垄断厂商获得的利润被称为垄断租金，通过寻求或维持在行业内的垄断地位来寻求或维持业已存在的活动称为寻租。

三、解决春运期间铁路运输问题的策略

自然垄断的缺陷使我们清醒的意识到，如果没有一个良好的自然垄断的运行机制，不但其公益、福利的社会职能无法实现，而且其自身的负面效应将会导致社会公益产品的供应不足、企业管理的官僚化及政府官员的堕落腐化。中国的“铁老大”作为一个典型的自然垄断企业，政企不分在它身上表现的及其明显，当然受害的便是广大乘客的利益。针对“铁老大”目前存在的这些情况，我认为有以下三种策略可供参考：

第一，完善关于铁路的法律制度，并加强执法力度。对于铁路票价是涨是跌，涨跌的幅度，法律并没有作出明确的规定，使老百姓对铁道部实行涨价的事实不能信服。对于法律所规定的类似铁路公用事业价格调整应当建立听证会制度。其作为一种民意诉求的形式，听证会一方面是对处于“弱势”的分散的公众权益的一种保护形式，另一方面也是决策科学化、民主化的形式保证。但是铁路票价方面的听证会可谓是名存实亡，从听证会内容上说，《听证办法》规定，听证要“对制定价格的必要性、可行性进行论证”，但现在许多地方组织听证时不让讨论“该不该涨”，只讨论“涨多少”。提出听证的除了经营者，还应该让消费者，可现在在价格听证中我们只是看到经营者发起的价格听证，而没有从来还没有看到由消费者发起的价格听证。这一切使价格听证成为了“走过场”，一说到价格听证消费者就知道又要涨价了，让消费者价格听证，从“爱”到“爱恨交加”，最后到“恨”，甚至是“怕”，这种“恨”、“怕”不仅是对经营者的，而且还有对政府的。要解决价格听证，很重要的一点就是要加强执法的力度。

第二，逐步提高铁路自然垄断企业的经营效率。一般而言，政府的经营效率要低于私人企业的经营效率，这是因为自然垄断企业存在上面讲到过的自身缺陷，但是要提高铁道部门的经营效率并非不可能，这点我们可以向加拿大学习，加拿大有两条主要铁路线，一条由政府经营，而另一条由私人经营，两者在经营效率方面像差无几。中国的改革开放正在不断地深入，很多行业都进入了竞争性的市场化，中国的铁路自然垄断行业也不例外，今后也将会面临来自世界各地经营者的竞争，从这个意义上说，国有企业的竞争压力是巨大的，而恰恰是由于这一压力使其具有了提高经营效率的激励，因此，放开门户，与世界接轨是提高铁路自然垄断企业经营效率的一条重要的路径。当然要使铁路实现市场化还需要很长的一段时间，这也是有我国的国情所决定的，为此，我们需要循序渐进，根据国情逐步将其实现。

三、关键是让外来工不再“漂泊不定”

从长远来看，给外来工以市民待遇，是解决春运压力问题的根本性措施。所谓给外来工以市民待遇，就是要创造条件使外来工能够享受到当地居民能够享受到的各种权利，告别“漂泊不定”，并能够在当地安家落户，成为“当地人”。要做到这一点，就必须采取如下措施：

其一是改革用工制度，打破所谓正式工与临时工、外来工与本地工的二元结构界限，实行同工同酬，以提高外来工在当地的生存能力；其二是改善外来工的生活居住条件，包括住房条件、子女受教育条件、医疗保障条件、社会保障条件等，让外来工稳定地拥有在当地生活的基本条件，提高外来工对当地的认同感；其三是放宽户籍管理方面的限制，允许有条件的外来工安家落户。

当然，给外来工以市民待遇，需要当地政府提供教育、医疗、社会保障等公共产品与公共服务，从而在公共财政支出方面带来非常大的压力。但是，如果我们仔细算算账，就可以得出另外的结论：第一，如果给外来工以市民待遇，由于减少了外来工的漂泊性，就会形成一支稳定熟练的产业工人队伍，这对于提升本地产业结构素质，是不可或缺的基础。过去20多年里，珠江三角洲依靠廉价劳动力资源，发展劳动密集型产业，实现了经济起飞。而现在正面临着产业升级，需要大力发展高新技术产业、重化工业和机械装备工业。这些产业的发展，就需要有一支稳定熟练的产业工人队伍来支撑；第二，人既是生产者，也是消费者。消费也是经济发展的动力。如果将外来务工者转化为本地的产业工人，这部分人群的消费就相应留在了本地。这部分消费力就会增加当地的经济总量；第三，过去的实践表明，由于大量的外来务工人员的频繁流动，带来了沉重的社会治安压力。特别是像珠江三角洲这样外来务工人员高度密集的地区，社会治安问题更是防不胜防。如果将外来务工人群融入当地社会，可以缓解社会治安压力，减少社会的管理成本。第四，更为重要的一点是，农村剩余劳动力逐渐进入城市成为产业工人，是消除我国城乡二元结构，建设社会主义新农村的必然选择。因此，给外来工以市民待遇，不仅仅可以从根本上缓解铁路春运压力，而且还有更深远的经济社会方面的意义。

参考文献

- 1[美]斯蒂格利茨：《经济学[M]》第二版，中国人民大学出版社
- 2 张帆.对自然垄断的管制.商务印书馆
- 3(美)斯蒂格勒茨.经济学中译本.中国人民大学出版社
- 4 赵洁.对垄断行业定价问题的经济学分析.以春运期间火车票价上浮为例.理论学刊, 2004年6月第6期。
- 5 徐晨.从铁路春运调价听证会看我国自然垄断行业的价格管理.北京市经济管理干部学院学报,第17卷第2期