

談國內航空票價的調降

會員：丁迺龍

七、八十年代的台灣經濟高度成長，一片欣欣向榮，曾幾何時今日竟面臨通貨緊縮的零成長，甚至負成長，昔日的物價只漲不跌，今日物價下跌已非不可能，國內二大報系的降價即為明證。

隨著國內的經濟成長航空運輸亦曾蓬勃發展，興盛時期區區的小島竟成立十家航空公司，如今風光不在，搭機人數從巔峰的一年 18,606,508 人次（表一），大幅滑落到去年的 10,748,282 人次，跌幅達四成。航空公司家數亦從鼎盛時期的十家，經合併、淘汰後僅剩 4 家仍經營國內航線註一，將來還要面臨高速鐵路的競爭，無異雪上加霜，當今之際國內航空公司還能有所作為嗎？

我們都知道空中交通與陸上交通彼此競爭，而競爭的項目表現在旅行時間與旅行成本上，旅行時間因運輸工具而異，台北--高雄間的飛行時間約為 50 分鐘，火車（自強號）的行駛時間約為 4 小時 30 分鐘，高速公路的行車時間約為 5 小時。票價與旅行時間成反比，旅行時間愈短票價愈高，北高航線的機票為 1,990 元，自強號的票價為 845 元，而長途客運的票價約為 600 元，一般民眾便根據這二項因素決定搭乘的交通工具。由於交通工具行駛的時間較為固定，業者唯一能調整的僅有票價，因此票價常成為業者吸引旅客的主要工具。

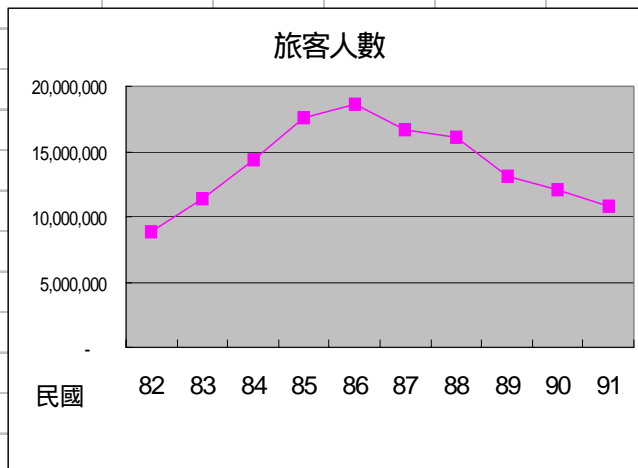
國內的航空票價過去十年的變動次數有限，最近一次發在民國 89 年，過去歷次票價的調整所持的理由大都為經營成本的提高，在早年供不應求的賣方市場，調高票價是增加營收的好方法。票價調升的初期旅客的數量雖有下滑，但假以時日都能恢復原有的水準，甚至更為提高，鮮少發生如 89 年的票價調漲後，旅客人數驟降，且一去不復返。歸咎原因不外國內航空市場已由供不應求的賣方市場轉為供過於求的買方市場，無法再由調漲票價來提高營收。

在經濟學中，一項產品的價錢是由市場的供給與需求來決定。當產品供不應求時，價格自然上漲，反之下跌。故在產品訂價時要先瞭解市場的供需情況。民國 89 年航空公司所犯的錯誤即未能體認到市場需求已呈疲軟，仍一昧地漲價，以致流失客源。如今市場需求持續下滑，是否仍能支撐目前的機票價位，值得航空公司深思。

市場常存在一種迷思：漲價即賺錢，減價即賠錢。殊不知這還要視大環境而定，在市場需求彈性小於 1 時，此一定律成立；但在需求彈性大於 1 時，其結果恰好相反。所謂薄利多銷就是這個道理。

表一 歷年國內航線運量統計表

民國	旅客人數	成長率
82	8,862,000	
83	11,434,000	29%
84	14,370,000	26%
85	17,563,699	22%
86	18,606,508	6%
87	16,670,311	-10%
88	16,051,808	-4%
89	13,118,367	-18%
90	12,055,845	-8%
91	10,748,282	-11%



資料來源：民航局

表二 近年國內各航線票價調整比較表

民國	台北高雄	台北台南	台北台東	台北嘉義	台北花蓮	台北台中
82	1,323	1,239	1,323	1,181	1,028	945
85	1,409	1,325	1,407	1,272	1,111	1,023
89	1,990	1,780	1,780	1,720	1,430	1,290

資料來源：民航局

(以各航線最高票價為準)

在民國 80 年時，國內長程運輸能量不足，僅有一條高速公路，且經常塞車，鐵路局的設備老舊，經常誤點，航空公司的運能不足，三者皆無法滿足市場的需要，此時漲價是正確的決定。時間推移到民國 90 年，第二高速公路已完成 90% (僅中部一小路段尚未完工)，陸上交通已獲疏解，鐵路局採購的新電聯車已上線使用，服務水準獲改善，而航空公司更是機隊過剩，供過於求，當時漲價只會將乘客推往其他競爭的交通工具。

既然民國 89 年的漲價證明是錯誤的決策，航空公司何不反其道而行「調降票價」以吸引旅客重回航空市場，也給自己的未來發展一線生機。

註一：遠東、復興、立榮、華信四家航空公司