

春运涨价是否公平？

甘犁

春运年年有，也年年涨价。今年，硬座和其他席位的价格分别上浮15%和20%。据铁路部门预测，今年春运期间，全路发送旅客将达到1.45亿人次。很少有商品的价格影响面会这么大。

春运涨价至少有两方面的原因。其一，“需求弹性指数”在春运期间变小了，这个原因目前大家谈论得比较多。具体而言，人们过年团圆的愿望是如此强烈，一定的价格上涨阻止不了他们回家的步伐。因此，一个追求利润最大化的铁路部门自然会提出价格上浮。但是，要真正能实现价格上浮，铁路部门还必须处于垄断地位，能够随时改变价格。显然，铁路部门在长途客运中占有绝对垄断地位，因而价格最终能够如愿上浮。如果价格上浮仅仅是因为需求的变化，一个解决的办法是引进竞争机制，减少垄断。例如，可以考虑将铁路部门拆分成几大独立核算公司（类似电信及航空业）。

但是，问题并不那么简单。春运涨价，至少还有另外一个比较少谈到的原因，也就是新增运力的成本问题。春运期间，铁路部门新增了大量运力。显然，这些新增运力在一年中的其它十一个月是闲置的。而其它十一个月的维修、保养和折旧等费用必须被视为是春运这一个月成本。因此，新增运力的成本应该远大于普通运力的成本。一般而言，价格取决于边际成本（也就是新增运力的成本）而非平均成本，因此最终会导致春运价格上涨。

一个类似的例子是电力市场。在美国，一般而言，供电公司大约需要付30美元去买一百万瓦的电。但是，每年总有那么几天用电高峰期，供电公司需花300美元，有时甚至1000美元去买一百万瓦的电。原因在于，在用电需求的高峰期，平时不开的发电机组也都需要启动，而这些发电机组的成本通常远高于常用机组。自然，电力的价格也就提高了。

如果春运的价格上涨主要是因为新增运力的成本增加，那么单单引入竞争机制恐怕就不能解决涨价问题。这就类似于美国的电力市场：竞争并没有导致价格在用电高峰期下降。

写到这里，读者会问：难道春运就应该涨价？如果去问一问那些匆匆返乡的民工，我想大多数人都会同意这样的说法：春运不应该涨价，因为这样不公平。

“公平”是一个很难定义的概念，人们通常见仁见智。不过，有趣的是，大量研究表明，对某一特定事件的公平与否，人们往往显示出惊人的一致性。我这里主要引用一篇Kahneman（2002年诺贝尔经济学奖获得者）与他人共同发表在《美国经济评论》（1986年9月号）的一篇文章。这几位作者发现，大多数人都认为，因为需求变化而提高价格是不公平的。例如，雪铲的价格平时是15美元，一天天降大雪，商店将雪铲的价格涨至20美元。又如，一个户主最近发现，其租户在房子附近找到了一份工作，在续签租约时，户主将月租金涨了20%。对前者，82%的人认为商店不公平；对后者，91%的人认为户主不公平。以上这两个例子说明，对于商家或业主因需求的变化而提高价格（俗话说“趁火打劫”），人们一致地感到不公平。

然而，春运涨价不仅仅是因为需求的变化，另一个原因是新增运力的成本变化。Kahneman等人发现，如果涨价是因为成本增加，人们则变得宽容得多。例如，由于维修费用增加，户主提高了租金。又如，白菜进价涨了30美分，商店就把白菜的卖价也

涨了30美分。对于前者，75%的人认为户主的行为可以接受；79%的人认为后者商店的行为可以接受。从中不难看出，人们接受因成本改变而引发的涨价。

春运年年涨价。每年，铁路部门总是苦口婆心地告诉老百姓，涨价是运用价格规律来减少人们对春运的需求。这样的理由，第一站不住脚，第二也不公平。站不住脚是因为人们对春运的需求不太受价格的影响，事实上也从来没有哪一年的春运人数因价格增加而减少。不公平是因为铁路部门给人“趁火打劫”的感觉。其实，春运涨价另外一部份原因是因为，新增运力的成本高于原有运力的成本。铁路部门应该把这个理由讲清楚，告诉我们到底成本增加了多少。如果铁路部门一方面在春运期间上浮价格，另一方面则在运输淡季主动降价，我们就更容易相信价格的变化是因为成本的变化，从而更容易接受春运涨价的事实。