

■800公里以上:150元→40元

■800公里以下:80元→20元

# 国内航线燃油附加费 25日起大降

新华社北京12月19日电(记者江国成)国家发展和改革委员会、中国民用航空局19日宣布:根据近期国内航空煤油价格变动情况,自今年12月25日起,大幅度降低国内航线旅客运输

燃油附加标准。

据发展改革委介绍,800公里(含)以上航线由每位旅客150元降低到40元,800公里以下航线由80元降低到20元。

另外,按成人普通票价10%计价的婴儿继续免收

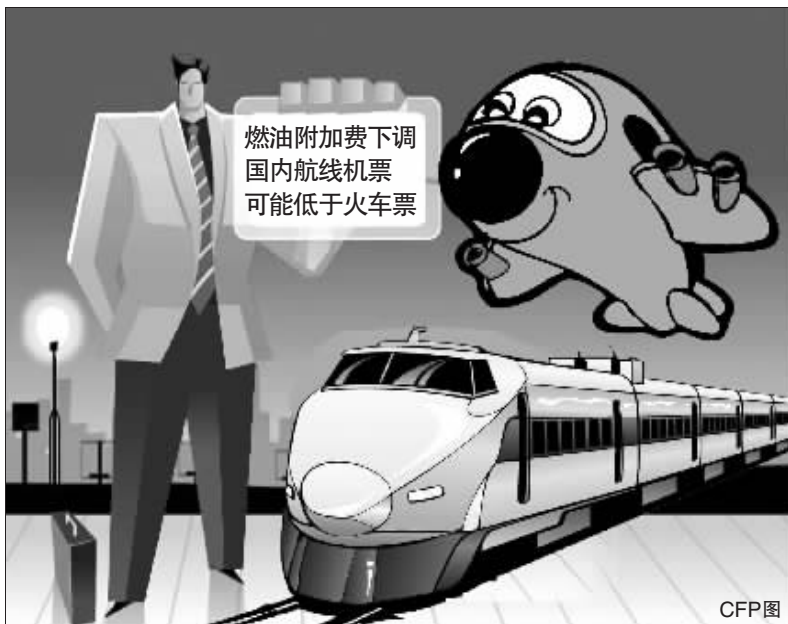
国内航线旅客运输燃油附加费;享受按成人普通票价50%计价优惠待遇的革命伤残军人、因公致残的人民警察及儿童(含无成人陪伴儿童),国内航线旅客运输燃油附加费继续实行减半收取,即800公里(含)以上航

线收取20元,800公里以下航线每位旅客收取10元。

发展改革委还要求各级价格主管部门加强对航空运输价格执行情况的监督检查,及时依法查处各种价格违法行为,切实保护消费者合法权益。

## 特别提醒

## 现在买25日后的机票 燃油附加费仍收150元



昨天,国家发展和改革委员会、中国民用航空局宣布国内航线燃油附加费大幅下调。但记者从业内人士处了解到,该调整将从2008年12月25日起执行,以出票时间为准。这次调整完成之后,燃油附加费将恢复到2005年8月时的水平。

有业内人士称,机票下降后,将掀起新一轮航空、铁路的竞争。

### 飞机票有可能 比火车票还便宜

今年的航空似乎一直不“热”,2~3折的机票满天飞。昨天,记者从南航、深航、海航等多家航空公司获悉,南京飞重庆、广州、武汉等地都有超低2折票,少数航线比如到北京甚至还出现了1.5折的机票。如今再加上燃油附加费下降,机票价格就更有诱惑力了。

以到北京为例,南京到北京的机票,其最低价格网上能搜到是150元,加上燃油附加费40元、机场建设费50元,总价240元,全程2小时。而南京到北京的火车,始发车、过路车共计有8趟车,最便宜的硬卧也要247元(1478次),但全程需要17小时26分钟,特快z50,卧铺(上)就要400元,马上即

将开行的最快、最豪华的动车到北京需要8小时,但票价相当昂贵,打完折以后也要520元,还是上铺,远远高于折后的机票价格。

昨天,一些市民告诉记者,现在出门要好好算笔账了,如果机票便宜的话,当然选择乘飞机。记者一位朋友月底要去北京,原本要乘火车的他现在也犹豫了,“好像乘飞机也不错呵。”

### 现在买25日后的票 燃油附加仍收150元

虽然燃油附加费确定25日后调整,但要提醒市民的是:现在买25日及以后的机票的话,依旧要按老标准交150元的燃油附加费。为什么这样呢?业内人士表示以出票日期为准,因为执行日期是25日。

昨天,记者致电东航售票处,提出想购买1月3日的票。工作人员明确告诉记者:“现在买的话,燃油附加费就是150元。”据其介绍,昨天当燃油附加费调整的消息出来后,不少市民纷纷到售票处咨询1月份的机票情况,“以出票日期为准。如果你现在就在出票,那么就表示你是在25日之前买的票,燃油附加费就只能以150元

(800公里以上)来算。如果你只订票,25日出票,就可以享受这个政策。不过,万一到时票一紧张或者现在2折,到时票价变成5折,都很难说。”

对此,一些市民也非常担心为省这110元钱,到25日之后因为机票紧张而买不到票,或者折扣少了,反而要花更多的钱。而昨天记者了解到,机票折扣目前还是比较低的,但不排除元旦期间折扣会减少。

### 网上订的机票 如尚未出票可以退

昨天,有市民打来电话询问,自己买的是2009年1月5日的票,钱已付清。但现在25日后燃油附加费下调了,自己多交的燃油附加费有没有可能退回来?对此,记者咨询了东航、国航、海航等航空公司,他们明确表示不能退还,“出了票就没法退了。假如觉得损失较大,还可以算笔账,把机票退掉,损失费如果低于110元,那么是可以这么操作的,也是值的。”

而一些网站则表示,如果只是订了票还没有出票的,多付的燃油附加费是可以退的。

快报记者 毛丽萍

## 专家观点

### 航空燃油附加 不太可能取消

日前,国家发改委、民用航空局发出通知,决定相应降低国内航线旅客运输燃油附加标准。其中,800公里(含)以上航线由每位旅客150元降低到40元,800公里以下航线由80元降低到20元。自2008年12月25日起执行,以出票时间为准。

随后,中国国际航空公司及春秋航空公司有关负责人就相关问题回答记者提问。

记者:为什么只降低国内航线的燃油附加费?国际的何时降?

中国国际航空公司负责人:航空公司的国内航线用油价格按照国内价格,所以降低了;而国际航线的价格按照国际油价标准,因为国际油价一直在下降,各航空公司的燃油附加费也相应地根据航段进行了下调。

携程旅行网机票业务高级总监张伟:自2009年1月1日(出票日期)起,东航、国航、全日空航空分别下调了中日航线机票的燃油附加费标准,其中中日航线单程燃油附加费从77美元下调为56美元。

记者:燃油附加费下调幅度为什么这么大?

春秋航空公司新闻发言人张磊:发改委价格调整为航空煤油出厂价格由每吨7450元调整为5050元,每吨降低2400元,这个幅度还是比较大的。而燃油附加费体现的是燃油上涨过高的部分,那么这次调整也是合理的。

记者:有专家称“燃油附加费”是垄断的产物。2004年,原中国民用航空总局颁布《民航国内航空运输价格改革方案》,曾取消燃油附加费。此次金融危机,在国际油价大跌的背景下,燃油附加费能否直接取消?

春秋航空公司新闻发言人张磊:这个具体要看油价,油价只有在每桶20美元以下的时候才有可能取消。但是按照目前国际油价走势的情况,尽管油价因为金融危机需求下降等因素在不断下跌,但是要达到取消的程度还比较难。

综合东北新闻网 大洋网

油价降了,那么长途客运票价是否要跟着下降呢?昨天,记者采访获悉,对于成品油税费改革,南京客运企业普遍表示欢迎和支持,认为取消消费税开征燃油税对客运行业是重大利好消息。同时,记者从相关部门了解到,受此影响,公路票价有望小幅下调。但相关人士提醒,这不意味着春运票价降了。

## 公路客运票价 有望小幅下调

### 算账

一辆客车一个月省  
2000来块

南京市运管处的统计数据:以45座旅游客车为例,平均每月行驶6千公里、每百公里耗油25升,则一个月消耗的汽油为1500升(25×60=1500),该车每月应缴纳的规费为3420元(客票附加费48元/座+运管费2元/座+养路费1170元/月)。税费改革后,大客车所用的柴油消费税按每升增加0.7元计算,1500升油所产生的燃油税费用为1050元(1500×0.7=1050)。前后对比可看出,一辆45座的旅游客车每月可节约成本:3420-1050=2370元。

再以33座旅游客车计算,每月行驶6千公里、每百公里耗油19升计算,一个月消耗汽油1140升(60×19=1140),该车每月需缴纳规费为2560元(公路运输管理费2元/座+客票附加费48元/座+养路费910元/月)。税费改革后,仍以柴油每升消费税0.7元计算,1140升油所产生的燃油税费用为798元(1140×0.7=798)。前后对比可看出,33座客车可节约成本:2560-798=1762元。据了解,目前江苏省外事旅游公司共有旅游客车122辆,则税费改革后该企业每月可降低运营成本约为28万元。

再看看45座的班线客车节省费用的情况:以每日行驶6百公里、每百公里耗油25升计算,则45座的班线客车一个月消耗的柴油为4500升(25×6×30=4500),该车每月应缴纳的规费为5310元(客票附加费90元/座+运管费2元/座+养路费1170元/月)。税费改革后,每升柴油消费税按0.7元计算,4500升油所产生的燃油税费用为3150元(4500×0.7=3150)。前后对比可看出,一辆45座的班线客车每月可节约成本:5310-3150=2160元。

### 变化

“航空母舰”式大巴  
将增多

燃油税政策出台,取消了原全国各省市间规费征收标准不同带来的差异,也让异地经营的违法车辆和“黑车”等生存空间荡然无存,体现了公平的原则。因为燃油税改革相对提高了“黑车”的违法成本,原来逃避的国家税收和相关费用被转嫁到必须使用且可计量的燃油中,长期来看,“黑车”利用低票价抢占市场的局面将逐步好转,同时在一定程度上提升客运企业的竞争力。

另外,税费改革也提高了车辆利用率,春运运力将因此增加。原来旅游客车营运具有一定的季节性,费改税前,旅游客车一般在旅游淡季报停3个月。一旦

报停,车辆就不得从事营运,这就在很大程度上降低了车辆的机动性,也是一种资源浪费。而费改税后,旅游客车可以按照市场需求变化来调度车辆,这样就大大提高了车辆的有效利用率。

还有个较大的变化就是加长的“航空母舰”式大巴将增多。当前,行业内8~12米长度的客车是主流,12米以上客车市场规模还比较小。而今后12米以上的客车销量会有较大幅度提高,车型将增多。除了节油技术外,轻量化、大空间设计会更多被新车型采用。采访中,多家客运企业纷纷表示今后会优先考虑采用12米以上61座的车型。

昨天,记者从中央门车站获悉,该站已订购了61+1+1的大巴。据悉,该车单车旅客人均百公里油耗与以往的大巴预计可下降0.1301升,将大大节约成本。这种“巨无霸”车春运期间铁定投入使用,主要经营人流量比较大的班线,流水发车,随到随走,比如前往扬州、金坛等城市。

### 票价

会略微下调,但空间不大

成本下降了,票价会不会因此下调?这是大家最为关心的问题。昨天,记者从相关部门获悉,根据联动的江苏省公路客运燃油附加费,目前标准累计为每人每公里0.025元,即每人百公里2.5元。现在油价下来了,每人每公里费用肯定要调,从这一点来讲的话,票价会小幅下调。

不过,客运企业表示,费改税后虽然企业运输成本下降了,但同时企业的实际盈利却可能大幅下滑。以江苏长客集团为例,原来每张客票向旅客收取0.03元的客票附加费,每年江苏长客集团能获得5000万收入;在向运管部门定额征收缴纳2500万后,企业尚能盈余2500万元。但实行税费改革后,原由旅客承担的客附费,征收对象发生变化,改为由客运企业承担,这在一定程度上加重了企业的负担。因此大部分客运企业建议应该对现行的旅客票价机制作相应调整,把其中客票附加费部分调整到基本运价中去。

对此,记者从相关渠道获悉,省相关部门针对此次改革有意向将原本0.03元的旅客客票附加费降低为0.02元,并将调整至基本运价中。这样一来,客运企业担心的实际收入大幅下滑的情况就不会出现了。

另外,采访中,客运企业还担心随着燃油零售价格不断上涨,大排量客车将耗费更多的燃油,这样企业负担会逐步加重,呼吁政府相关部门应在过桥过路费上出台相应的优惠政策。

快报记者 毛丽萍