

从周六（21日）开始，民航局对每天4500个航班的保底补贴政策如约实施。

对于这4500班“保底补贴航班”，41家国内航司如何分配，每个航班到底怎么补，可以回顾：[4500班保底补贴到底“便宜”了谁](#)

到昨天（23日），上述政策已经实施三日，[对航司，旅客，市场的具体影响如何？](#)航旅圈进行了梳理：

[*先来看航班量的实际执行情况：](#)

下图是航班管家统计的5月9日到22日的国内航班量，以及航旅圈获得的旅客运输量变化数据。

可以看出，补贴政策实施的第一天（21日，周六），航班量不到4500班，比实施前一天（20日）的航班量更是大幅下降，不过与上一个周六（14日）相比则航班量有所提高。

补贴政策实施的第二天（22日，周日），航班量略多于4500班，比实施前一天（20日）的航班量依然是大幅下降，与上一个周日相比也有所下降。

为什么会

出现一天航班量少

于4500班，一天又多于4500班的情

况？

这是因为补贴政策要求的数据统计是以周为单位，也就是国内航司在本周7天里可以执行的最大航班量为4500乘以7，至于每天飞多少班，还是可以有所增减。

与此同时，补贴政策实施后，平均航距也发生了变化

：21日1000km以下的航线航班比20日下降超30%，2000km以上航线航班增长7.7%；日平均航距环比增长7.7%（1190km→1282km）。

[*再来看看旅客量的变化：](#)

从上图来看，不管是与政策实施前一天的5月20日相比，还是分别与前一周的周六和周日相比，5月22和23日的旅客量都是有所减少的。

不过，补贴政策说了，
如果航班收入无法覆盖可变成本，且客座率低于75%的航班（谁能说说75%是怎么定出来的??），收入和可变成本的差额是由财政来补贴的，每班每小时最高补贴2.45万元。

对此，网上有评论说，
这给了航司很大的动力临期涨价
：如果卖高价票坐满了，赚旅客的钱，如果旅客畏惧高价，还是坐不满，就赚政府的钱。

而业内人士则分析称，现行
“控总量”的政策下，如果疫情情况不变
，整体航班量变少或不增长，带来的就会是票价上涨，现在出行的人基本是刚需，对票价也不那么敏感；而如果疫情继续缓和
，带来的是旅客量的增加，在航班数量被限制的情况下，票价依然会上涨。

*机票价格确实涨了

最近在微博
上可以搜到一个名为“机票涨价”的话题。微博平台数据显示，在4月23日至5月18日期间，该话题每天的讨论数仅有个位数。（该数据不含正文中未手动添加话题的微博内容）

5月19日，该话题的讨论数突然涨至162、话题阅读量达到10.9万；5月20日，话题讨论数又涨到269、话题阅读量更飙升至37.5万。

在话题讨论中，也有一些网友提供了具体的例子。

一位IP属地在四川的网友5月22日就表示，此前搜索成都至长春的机票，经停航班票价在300元起步、直飞航班票价在500元起步；而在5月22日搜索相同航线和日期，经停票价已涨到800元起步、直飞航班更是接近900元乃至1000元起步。

一位辽宁网友则表示，从5月20日到5月21日，自己眼睁睁看着6月2日沈阳至西安某航3290航班的机票，由最低550涨到了最低800元；另一位广东网友也表示，自己查询广州至南京机票，前一周还是两三百起步、5月21日再查已是八九百起步。

来自携程

平台的数据也显示，与上周相比，本周机票价格的涨幅比较明显。5月14日-5月20日的单程机票（不含税）均价为603元，5月21日-5月27日的单程机票（不含税）均价则为763元，环比前七日提升27%。

据航旅圈了解，这一政策出台的出发点，是保国内航班不断线，保机组的资质和技能，以及稳民航人的收入，毕竟航司在过去一年/一个季度/一个月亏的连裤衩都要没了，对整个行业来说，生存摆在第一位。

不过，政策筹划时的日航班量只有2700班，如今市场已经恢复到4500班以上了，政策却依然执行了，“计划”主导下的市场在未来两个月会怎么走？目前已经看到了一些迹象。

不过的不过，政策执行也可能在约定的两个月（5月21-7月20）之前终止，民航局称以下任何一个条件出现时，就会征求各航司意见，对退出政策进行评估：
1，平均客座率超过75%（是一天的还是一周的还是什么标准下的却还不明确）；
2，补贴航班的比例低于15%；
3，日均旅客量高于56万人次。

你怎么看？