



捷星亚洲退场后，樟宜机场失去了它独家运营的四条航线，得更努力吸引其他廉价航空合作，来弥补空缺。捷星亚洲目前独家运营从新加坡飞往澳大利亚布鲁姆、印度尼西亚巴霍、日本冲绳，以及中国无锡的航线。（陈渊庄摄）

分析师：机票价短期内或上涨 樟宜机场得吸引其他廉航填空

蔡玮谦 报道
cweiqian@sph.com.sg

捷星亚洲饱受各种困扰而决定结束营业，分析指出，机票价格短期内可能因此上涨，樟宜机场也得推进与其他航空公司的合作，弥补四条独家航线的空缺。

针对捷星亚洲会在7月31日结束营业的宣布，新加坡管理大学李光前商学院运营管理（教育）助理教授潘美玲表示不意外。

她接受《联合早报》访问时说，燃油价格等运营成本上涨，导致整个航空业，尤其是廉价航空公司，面对越来越沉重的成本挑战。

“捷星亚洲退场后，樟宜机场失去了捷星亚洲独家运营的四

条航线，机场得更努力吸引其他廉价航空合作，来弥补空缺。”

捷星亚洲目前独家运营四条航线，从新加坡分别飞往澳大利亚布鲁姆、印度尼西亚巴霍（Labuan Bajo）、日本冲绳，以及中国无锡。

T4运力未达预期 捷星亚洲退场更不利发展

新加坡国立大学地理学系副教授林伟强说，廉航主要集中在樟宜机场第四搭客大厦（T4）运营，而T4的运力目前未达预期，捷星亚洲的退出不利于T4的发展。

潘美玲指出，樟宜机场除了得重新调整登机口分配，以及地

勤服务等安排，也须与其他航空公司推进新的合作机会。“否则，在T4运营的航空公司须承担更重的成本，或者樟宜机场得接受盈利下降。”

航空分析师索比（Brendan Sobie）说，机场运力因捷星亚洲退场下降后，机票价格可能上涨，以弥补成本缺口。

令他略感惊讶的是，捷星亚洲母公司昆达士航空集团没有选择出售捷星亚洲，因为业内早前还对这个可能性有一定兴趣。

“捷星亚洲的航空营运许可证仍有一定价值，或许结束营业前还是有出售。”

国大商学院策略与政策系副教授潘加

卡（Nitin Pangarkar）指出，整个经济的运营成本不断攀升，航空业也不例外。

成本增加冲击航空公司盈利

“过去几年，飞行需求和收益持稳，使成本上涨的影响不显著，但如果需求和收益走软，尤其当前经济不明朗，成本增加必然冲击航空公司的盈利。”

昆达士航空集团星期三（6月11日）发文告说，包括供应商成本上涨、高昂的机场费用，以及区域竞争加剧，导致捷星亚洲的廉价模式难以为继。本财年的息税前亏损预计达3500万元。

国际航空运输协会亚太区域副总裁许志民说，捷星亚洲决定结束营业，凸显了航空业面临的挑战。“航空业价值链上的利益相关者，在帮助航空公司应对不断上升的运营成本发挥关键作用。”