

AirAsia – Asiatischer Tiger, der diesen Namen verdient

Vor wenigen Tagen merkten wir an dieser Stelle an, dass die Lufthansa, Europas größte Fluggesellschaft, seit Anfang des Jahres rund 40 Prozent ihres Börsenwertes eingebüßt hat. Nicht schön, so ein Sinkflug. Kommt aber im aktuellen Krisenumfeld in den besten Häusern vor. Es gibt aber auch Flugunternehmen, die ausgerechnet in schwierigen Zeiten florieren. Der Billigflieger AirAsia gehört dazu: Mit plus 45 Prozent seit Jahresbeginn haben die in Kuala Lumpur gelisteten Papiere eine Lufthansa und überhaupt sämtliche Airlin-Indizes in die genau entgegengesetzte Richtung meilenweit outperfornt. Ein Wunder ist das nicht. Denn das Reißieren in Abschwungsszenarien wurde dem asiatischen Tiger, der diesen Namen wirklich verdient hat, quasi in die Wiege gelegt.



Wenn es nur annähernd wie bei Ryan Air läuft, ist die Aktie ein Must Have

EDITH LACKNER
edith.lackner@wirtschaftsblatt.at

Aus der Krise in den Himmel. Gegründet wurde AirAsia ausgerechnet 2001, als mit den 9/11-Terroranschlägen in den USA die schwärzesten Jahre für die internationale Luftfahrt begannen. Der heutige Mehrheitseigentümer Tony Fernandes (unter anderem auch Besitzer des britischen Fußballclubs Queens Park Rangers und des Fomel 1-Teams Lotus) legte damals gemeinsam mit drei Geschäftspartnern einen symbolischen malaysischen Ringgit auf den Tisch (etwa 0,23 €). Dafür erhielt das Team die heruntergewirtschaftete AirAsia aus dem Besitz des malaysischen Staatskonglomerats Hicom Holdings Berhad (heute Drb-Hicom Berhad). Wenn sich an der Mitgift etwas sehen lassen konnte, dann der Schuldenberg, weniger die übernommene Flugzeugflotte, die aus zwei alten Boeings bestand. Mittlerweile gilt das Unternehmen, dessen Überlebenschance die Experten damals in Wochenangaben, nach den Emirates Airlines als das am schnellsten wachsende Flugunternehmen der Welt.

Fernandes hat mit AirAsia das Billigfliegerprinzip nach Asien gebracht. Ähnlich wie durch das Auftreten der Ryanair in Europa wurde dadurch der Markt aufgemischt. Eine Ryanair ist AirAsia jedoch rein von den Fluggästen her noch nicht: Der europäische Billigflieger steuert heuer die 75 Millionen-Marke an. Bei AirAsia waren es im Jahr 2010 „nur“ rund 25,7 Millionen. Die Anführungszeichen gelten dem Umstand, dass sich die AirAsia-Fluggäste seit dem Start 2001 fast ver Hundertfacht haben. Anders als die Ryanair in Europa darf AirAsia aber noch auf einen Boommarkt hoffen. Asien hat 2009 Nordamerika als wichtigsten Luftfahrtmarkt abgelöst. Allein in China sollen in den kommenden drei Jahren doppelt so viele Passagiere transportiert werden, wie 2009. Für AirAsia steht ein Nachfrageboom außer Frage: Im Juni orderte die Airline 200 Stück des Airbus A320neo. Das ist der bis dato größte Auftrag in der Luftfahrtgeschichte. Das Modell ist ein Spritsparer und AirAsia gehört damit zu den Erstanwendern. Aber bereits die Größe des Deals dürfte dank der üblichen Rabatte beim Sparen geholfen haben. Das erklärte Ziel der AirAsia ist es, „die

größte Low Cost-Airline in Asien zu werden“. Schritt für Schritt entstehen Tochtergesellschaften und Joint Ventures in sämtlichen ASEAN-Ländern (Association of Southeast Asian Nations).

Kennzahlen	Airasia	Air Berlin	Easyjet	Southwest Airlines	Ryanair	Median
ISIN	MYL509900006	MYL509900006	MYL509900006	MYL509900006	MYL509900006	-
KGV 2010	11,62	-	22,36	18,10	11,35	11,48
→ 2011e	13,36	-	8,56	21,96	11,24	11,49
→ 2012e	10,49	-	9,53	11,13	10,90	10,44
Gewinnwachstum (in %)	5,24	-	53,16	27,54	2,04	4,87
Divid.-Rendite (geschätzt, in %)	0,54	-	2,20	0,19	0,00	1,51
Empfehlungskonsens	4,43	1,93	4,20	3,80	4,26	3,73
Kurs/Buchwert	2,76	0,73	1,00	1,10	1,65	1,39
Kurs/Umsatz	2,50	0,06	0,49	0,47	1,23	0,55
Kursänderung (1 Jahr, in %)	47,33	-18,05	-22,23	-34,15	-22,10	-
Kurs (in €)	3,86	2,68	352,70	8,87	3,26	-

Kennzahlen (in Mio. MYR)	1. Halbjahr 2010	2011
Umsatz	1804,01	2123,56
Betriebsgewinn	387,61	456,52
Gewinn vor Steuern	400,39	347,91
Nettogewinn	423,04	276,19
Konzern Gesamtergebnis	393,09	333,63

Analysteneinschätzung
 Analysten, die die Aktie empfehlen zu...
...kaufen: 22 ...halten: 4 ...verkaufen: 2
Kursziel (in MYR) → 4,07
 (der Analysten, Durchschnitt)
 Quelle: Bloomberg, Unternehmensangaben, WirtschaftsBlatt Grafik/Emund



größte Low Cost-Airline in Asien zu werden“. Schritt für Schritt entstehen Tochtergesellschaften und Joint Ventures in sämtlichen ASEAN-Ländern (Association of Southeast Asian Nations).

Aggressive Wachstumspolitik. AirAsia Thailand soll noch heuer an die Börse, AirAsia Inonesia könnte Anfang 2012 folgen. „Bitte anschnallen“, heißt es besonders für die Thai Airways. AirAsia X, die Langstreckenschwester der AirAsia, arbeitet nämlich hinter den Kulissen daran, Rechte für die Strecke London-Bangkok zu bekommen. Bisher fliegt AirAsia X in Europas nur Paris und London an, und das nur von Kuala Lumpur aus. Aufgrund des unbequemen Umsteigens ist das derzeit noch keine echte Konkurrenz für die europäischen Flieger. Zu den diesbezüglich interessanten Engagements der AirAsia zählt aber das Projekt AirAsia Japan, ein Joint Venture mit den Nippon Airways (ANA). Flüge sollen im März 2012 aufgenommen werden – vorerst zwischen Japan, dem Westen Asiens und den USA. Gleichzeitig ist die Kooperation – und das dürfte den EU-Airlinern kaum entgangen sein – die erste mit einem Unternehmen mit gut ausgebautem Streckennetz nach Europa. Auf dem

Heimmarkt Malaysia wird es für AirAsia unterdessen immer leichter zu agieren. Kürzlich hat man mit den strauchelnden staatlichen Malaysian Airlines (MAS) Aktien getauscht. MAS gab 20 Prozent her und bekam dafür zehn Prozent an AirAsia. Im Quartalsbericht des Billigfliegers heißt es dazu, man müsse nun „weniger mit der Regierung verhandeln“. Fernandes sitzt auch im Board der MAS.

Fazit. Der operative Gewinn der AirAsia legte im ersten Halbjahr zum Vorjahr um fast 69 Millionen Ringgit zu. Wechselkursverluste machten aber mehr als den gesamten EBIT-Gewinn zunichte und sorgten sogar für Einbußen beim Nettoergebnis. Auch die Kerosinpreise fielen ins Gewicht. Die lagen im zweiten Quartal 2011 bei durchschnittlich 140 US-\$ pro Barrel, verglichen mit 106 US-\$ ein Jahr zuvor. Die Aktie notiert trotzdem nur knapp sechs Prozent unter dem historischen Hoch von Anfang August. Was in Europa funktioniert hat, sollte im boomenden Asien nicht scheitern. Ryan Air legte in ihrem Börseleben bis heute fast 600 Prozent zu, im Hoch waren es sogar mehr als 1100 (!). Zum Vergleich: AirAsia hat seit dem Börsegang „erst“ 230 Prozent Wertsteigerung erfahren. Allein das birgt schon Fantasie.