



Foto: M. Friese 2004

Wartende Passagiere an den Check-In Schaltern von ThaiAirAsia am Don Muang Flughafen in Bangkok

## Boom der Billigflieger in Südostasien

*Martin Friese*

Ein Flugticket für 13 US-\$ von Bangkok nach Singapur oder für 20 US-\$ von Kuala Lumpur nach Jakarta - was lange Zeit undenkbar war, ist heute mit ein wenig Planung und Flexibilität durchaus zu haben: Der Boom sogenannter Low Cost-Airlines (LCAs), der in den 1980er Jahren die Luftfahrtindustrie in den USA und in den spätem 1990ern diejenige Europas auf den Kopf stellte, hat jetzt auch Südostasien erreicht. Nach dem erfolgreichen Start der malaysischen Billigfluglinie AirAsia im Januar 2002 werden bis Ende 2004 voraussichtlich zehn No Frills-Airlines den Kampf um Passagiere und Marktanteile aufnehmen. One-two-Go und ThaiAirAsia sind in Thailand abgehoben, ValuAir bedient Hongkong, Jakarta und Bangkok von Singapur aus und die indonesische Lionair fliegt täglich von Jakarta nach Hongkong, Kuala Lumpur, Singapur und Ho Chi Minh Stadt sowie zu unzähligen Destinationen in Indonesien. Die Zeiten, in denen die asiatische Luft-

fahrtindustrie als die am stärksten regulierte der Welt galt, scheinen entgültig vorbei zu sein. Bis Mitte der 1980er Jahre war die überwältigende Mehrzahl der Fluggesellschaften vollständig in Staatsbesitz - meist mit Monopolstellung im Inlandsflugbereich und nur wenigen ausländischen Mitbewerbern auf internationalen Strecken. Die wenigen privaten Airlines verfügten meist über beste Beziehungen zur politischen Elite - nur so war eine erfolgreiche Behauptung gegenüber der etablierten Konkurrenz möglich.

Infolge des rasanten Wachstums der Volkswirtschaften Südasiens wurde die traditionell strikte Regulierung der Luftfahrtindustrie jedoch zunehmend zum Problem. Durch die vorhandenen staatlichen Restriktionen war die Luftfahrtindustrie der mit dem wirtschaftlichen Wachstum einhergehenden, rasant steigenden Nachfrage immer weniger gewachsen. Insbesondere die boomartige Entwicklung von Tourismuswirt-

schaft und Handel, wichtige Motoren des asiatischen Wirtschaftswunders, wurde durch das Fehlen angemessener Flugverbindungen, hohe Preise und durch oft wochenlang ausgebuchte Flüge zunehmend behindert.

Gerade in Ländern mit starker Abhängigkeit vom Tourismus hat sich die Einsicht, dass eine fundamentale Deregulierung der asiatischen Luftfahrtindustrie notwendig ist, inzwischen durchgesetzt: Getragen wird der gegenwärtige Boom der Billigflieger denn auch von den Regierungen Thailands, Singapurs, Malaysias und Indonesiens, die durch die verstärkte Vergabe von Landerechten an Low Cost-Airlines versuchen, ihre Tourismusindustrien durch die Stimulierung der intraregionalen Nachfrage weiter anzuheizen. Die Strategie dieser Länder ist einfach: 500 Millionen Menschen leben weniger als zwei Flugstunden von den südostasiatischen Metropolen Bangkok, Kuala Lumpur und Singapur entfernt, ein Markt, größer als jener der USA

und Westeuropas zusammen. Mit China und Indien liegen zwei der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt mit einer Bevölkerung von mehr als zwei Milliarden Menschen quasi vor der Haustür. Dieses riesige Potenzial möglicher Touristen liegt bisher allerdings noch weitgehend brach - trotz steigender Realeinkommen und einer sprunghaft anwachsenden Mittelschicht sind Flugreisen für viele Menschen der Region noch immer kaum erschwinglich.

Bei Flugpreisen, die nicht viel höher sind als die Kosten für einen Busfahrchein, wird die Nutzung des Flugzeuges als Verkehrsmittel jedoch auch für die breite Masse der Bevölkerung attraktiv. Für die Volkswirtschaften Südostasiens wären die Effekte einer Ausweitung des intra-asiatischen Flugtourismus gewaltig: Wenn Asiaten mehr reisen, dann geben sie auch mehr Geld aus - wenn schon nicht für den Flug, so doch zumindest für Hotels oder andere touristische Dienstleistungen am Urlaubsort. Die zunehmende Verfügbarkeit kostengünstiger Flugverbindungen ist so, insbesondere im Zeitalter des globalen Terrorismus und damit einhergehender zum Teil stagnierender oder gar rückläufiger Touristenzahlen aus den klassischen touristischen Quellgebieten Europa und Nordamerika, ein wichtiger Garant für ein weiterhin boomartiges Wachstum des südostasiatischen Tourismussektors.

Die Voraussetzungen für eine Deregulierung des asiatischen Marktes sind ideal. Die landgebundene Verkehrsinfrastruktur ist gerade in der Peripherie oft miserabel, effiziente Verkehrsmittel wie Schnellzugsysteme oder Autobahnen fehlen vielerorts vollständig. Öffentliche Busse gelten nicht nur westlichen Touristen als zeitaufwendig und unfallträchtig. Als Folge des Vietnamkrieges stehen in der Region mehr als hundert oft kaum genutzte Flughäfen zur Verfügung - meist mit Landebahnen, auf denen auch größere Passagiermaschinen problemlos landen können. Viele der im Asien-Pazifikraum liegenden 235 Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern sind bisher nicht an das internationale Flugverkehrsnetz angeschlossen. Gerade

für diese regionalen Zentren birgt die Ausweitung des Billigflugsektors völlig neue Entwicklungsperspektiven.

Die etablierten, staatlichen Airlines sehen den Boom der Low Cost-Airlines in der Region erstaunlich gelassen. Zwar haben sowohl Thai Airways (Nok Air) als auch Garuda Indonesia (Citylink) und Singapore Airlines (Tiger Airways) als Reaktion auf die zunehmende Zahl der LCAs inzwischen eigene Low Cost-Airlines gegründet, um so direkt mit den neuen Gesellschaften konkurrieren zu können. Ob die Billigflieger den etablierten Fluggesellschaften in Asien allerdings so stark zusetzen werden, wie dies etwa durch den Markteintritt von Southwest Airlines in den USA oder Ryanair in Europa der Fall war, ist zu bezweifeln. Wegen fehlender Regionalflughäfen in Pendlerdistanz zu Asiens Metropolen sind dort auch die Billigflieger auf die Nutzung der oft überlasteten und teuren Hauptflughäfen angewiesen, eine Kostenreduzierung durch kostengünstige Flughafengebühren und kurze Umlaufzeiten, wichtigste Säulen des Low Cost Modells in Europa und den USA ist somit in Asien nur bedingt möglich. Da die etablierten asiatischen Gesellschaften zudem oft kosteneffektiver arbeiten als ihre amerikanischen oder europäischen Gegenstücke, sind sie auf die zunehmende Konkurrenz durch Low Cost-Airlines weitaus besser vorbereitet. Durch ihre oft sehr lukrativen First Class- und Business Class-Angebote und durch profitable Frachtparten, können sie bei geringer Auslastung Teile ihrer Economy-Tickets zu reduzierten Preisen auf den Markt werfen. Als ValuAir beispielsweise einen 176 US-\$ Tarif von Singapur nach Hong Kong anbot, wurde dieser Preis sowohl von Cathy Pacific als auch von Singapore Airlines unterboten.

Anstatt den etablierten Airlines Marktanteile zu nehmen, könnte die Ankunft der Billigflieger vor dem Hintergrund der Größe des Marktes dementsprechend auch mehr Business für alle bedeuten. Bei fallenden Preisen füllen sich nämlich auch die Flugzeuge der traditionellen Airlines. Thai Airways erhöhte seine

Auslastungsrate auf der von Low Cost-Airlines stark umkämpften Strecke Bangkok - Chiang Mai, indem es 30 von 150 Plätzen für nur 25 US-\$ return verkaufte - anstatt regulärer 112 US-\$. „*As long as we make a profit, thats good enough*“. sagte hierzu ein Sprecher von Thai Airways. Der Vizepräsident von Singapore Airlines in Singapur, WONG HONG, sieht dies offensichtlich ähnlich: „*We aim to offer bargains whenever there are capacity opportunities.*“

Der Markteintritt von AirAsia, One-Two-Go oder Nok Air hat schon jetzt einen explosiven Anstieg der Zahl der Flugreisen bewirkt. In Thailand schoss die Zahl der verkauften Flugscheine im ersten Quartal 2004 im Vergleich zum Vorjahr um 23,3% in die Höhe. Durch die Neugründung weiterer Billigfluggesellschaften, eine weitere Ausweitung des Steckennetzes innerhalb Südostasiens sowie der Einführung neuer Verbindungen aus dem ASEAN-Raum nach Indien und China dürfte die Zahl der Flugtouristen auch weiterhin rasant ansteigen.

Ob ein Marktwachstum von 25-30% pro Jahr für eine Vielzahl neuer Billigfluglinien indes ausreicht, steht in den Sternen. Analysten bezweifeln dies und halten mittelfristig das Überleben von nur 2-3 echten Low Cost-Carriern für wahrscheinlich. Welche Airlines dies sein werden, ist bislang nur schwer abschätzbar. Allerdings stellt sich die Frage, ob die neue Liberalisierung wirklich allen Mitbewerbern die gleichen Chancen einräumt. Zumindest in Thailand erscheint dies nur eingeschränkt der Fall zu sein: Während des ASEAN Gipfels auf Bali im Oktober 2003 sagte der thailändische Premierminister und Milliardär THAKSIN SHINAWATRA neuen Low Cost-Anbietern Unterstützung für den Eintritt in den thailändischen Markt zu. Nur wenige Wochen später kündigte die malaysische AirAsia Berhad Group an, ihr Geschäft nach Thailand auszuweiten. Wie erst im Nachhinein bekannt wurde, hält die thailändische Shin Corporation 50% der Anteile von ThaiAirAsia - die Firma gehört der Familie des Premierministers. Wenige Tage nach Bekanntwerden der

Angeflogene Destinationen		Besitzverhältnisse
<b>Thailand</b>		
Thai Air Asia	7 Destinationen in Thailand, Direktverbindungen zu 4 Zielen in Malaysia sowie nach Singapur und Macao	Shin Corporation (50%) , Air Asia Berhad Group (49%), Privatinvestoren (1%)
Nok Air	4 Destinationen in Thailand	Joint Venture zwischen Thai Airways (39%), Siam Commercial Bank, Dhipaya Insurance und Privatinvestoren ( 61%)
One-Two-Go	4 Ziele in Thailand sowie Direktflüge von Bangkok nach Seoul, Hongkong, Singapur und Kuala Lumpur	Tochtergesellschaft von Orient Thai Airways
<b>Malaysia</b>		
AirAsia	14 Ziele in Malaysia, 6 Ziele in Indonesien sowie 3 Ziele in Thailand	Air Asia Berhad Group
<b>Singapur</b>		
Valuair	Verbindungen von Singapur nach Bangkok, Hongkong und Jakarta	Privatgesellschaft ehemaliger Singapore Airlines Mitarbeiter
Tiger Airways	Verbindungen von Singapur nach Bangkok, Phuket und Hat Yai	Joint Venture zwischen Singapore Airlines und Themasek Holding
Jetstar Asia*	Verbindungen von Singapur zu bis zu fünf Flugstunden entfernten Destinationen	Joint Venture zwischen Qantas (49%), lokalen Geschäftsleuten (32%) und Themasek Holding (19%)
<b>Indonesien</b>		
Lionair	30 Destinationen in Indonesien sowie Ho Chi Minh Stadt, Kuala Lumpur, Penang und Hongkong	Privatgesellschaft
Citylink	7 Ziele innerhalb Indonesiens	Tochtergesellschaft von Garuda Indonesia
Adam Air*	5 Ziele innerhalb Indonesiens	PT Adam SkyConnection Airlines
* Markteintritt voraussichtlich Ende 2004		

Quellen: www.eitri.nl, Homepages der Fluggesellschaften

### Billigfluggesellschaften in Südostasien im Überblick

Beteiligung der Shin-Corporation an ThaiAirAsia räumte die Airport Authority of Thailand der Gesellschaft eine 50prozentige Reduzierung der Landege-  
bühren ein - ein Schritt, der noch wenige Wochen zuvor als „ungerecht gegenüber den Mitbewerbern“ abgelehnt wurde. Das „Board of Investment“ (BOI) ge-  
währte der Gesellschaft umfangreiche Investmentprivilegien und Transportmi-  
nisterium und Luftwaffe sagten Hilfen bei Pilotenausbildung und Wartung zu. Bei so viel politischer Unterstützung hat es die Konkurrenz nicht leicht: Während ThaiAirAsia schon nach drei Monaten in die Gewinnzone flog, meldete der Mit-  
bewerber One-Two-Go Verluste. Der Boom der Billigflieger ist für die südostasiatischen Volkswirtschaften

und vor allem für das weitere Wachs-  
tum der Tourismuswirtschaft sicherlich ein Glücksfall. Trotz der zunehmenden Deregulierung der Luftfahrtindustrie scheint eine grundlegende asiatische Weisheit jedoch weiterhin Gültigkeit zu haben: Je besser die politischen Verbindungen, desto größer der Erfolg.

#### Literatur:

BALFOUR, F. (2004): *Will Asia's Low Cost Airlines Fly high?* In: *Businessweek* vom 21. Juni.  
BOONSONG, K. (2004): *Dogfight in the open skies.* In: *Bangkok Post Economic Review, Midyear 2004, S. 54.*  
BOWEN, J. (1996): *The Asia Pacific airline industry: prospects for multilateral liberalisation.* In: FINDLAY, C., LIN SEIN, C. & SINGH, K. (Hg.) (1996): *Asia- Pacific Air Transport. Challenges and Policy Reforms, Singapur.*

CENTER FOR ASIA PACIFIC AVIATION (2004): *Low Cost Airlines in the Asia Pacific Region: A Force for Change, Sydney*  
FULLBROOK, D. (2003): *Are Asias no-frills airlines stalling?* In: *Asia Times online* vom 04. Dezember.  
FULLBROOK, D. (2004): *Crowded Thai skies could signal Mayday soon.* In: *Asia Times online* vom 10. Juni 2004.  
HARBISON, P.: *Low-cost airlines catalyst for change.* In: *Business Times online.*  
THE NATION vom 15. Juni 2004: *Aviation – New airlines, Airports, Low-Cost Carriers*  
o.A (2004): *Having fun and flying high.* In: *The Economist* vom 11. März.  
THOMAS, I. (2004): *Low cost airlines will spark a revolution.* In: *Business Times Online* vom 24. Februar.  
PHASUK, P. & BAKER, C. (2004): *Thaksin. The Business of Politics in Thailand, Chiang Mai.*

Dipl.-Geogr. Martin Friese [friesem@web.de] promoviert seit Januar 2004 am Lehrstuhl für Politische Geographie der Universität Münster über den Tourismusentwicklungsprozeß in der Peripherie Südostasiens.