

De aanval van Ben Smith op de verhoging van de belasting op vliegtickets



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1001, 27 januari 2025

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

 [volg deze link](#) , [het is hier](#) , [vindt u deze hier](#) 

Redactie

Beste lezers,

Deze week staan de reacties op de uitspraken van de baas van Air France-KLM centraal.

Ik laat het aan jullie over om de belangrijkste punten te ontdekken.

*Veel leesplezier
François*

De brief van maandag

Inhoud :

"Het is onverantwoordelijk": de aanval van de Air France-KLM baas op de verhoging van de belasting op vliegtickets

"Minder goed behandeld" dan zijn concurrenten: ADP uit "verbazing" over kritiek van Air France-baas

NGO's en luchtvaartmaatschappijen botsen over toekomstige belasting op vliegtickets

SAS en Air Europa breiden hun netwerk uit dankzij een nieuwe codeshare-overeenkomst

Lufthansa Airlines is volgens CEO nog niet winstgevend

Eurowings zal met haar toekomstige Boeing 737 MAX een groot deel van haar Airbus vloot vervangen
Boeing verliest meer dan 37 miljoen dollar per dag in 2024
Airbus geeft zijn Beluga-vrachtmaatschappij op

> "Het is onverantwoordelijk": de aanval van de Air France-KLM baas op de verhoging van de belasting op vliegtickets

(bron Le Parisien) 19 januari 2025

Mijn commentaar: Het kan legitiem lijken om de luchtvaartmaatschappijen te betrekken bij het terugdringen van het overheidstekort.

Laten we niet vergeten dat, tijdens de Covid-pandemie, het "whatever it takes" beleid veel Franse bedrijven heeft gered, ongeacht hun grootte.

Air France, bijvoorbeeld, profiteerde van staatsleningen die werden terugbetaald door financiële operaties die een hoog schuldniveau in stand hielden.

Air France heeft ook geprofiteerd van een uitstel van betaling van sociale zekerheidsbijdragen, waarvan de terugbetaling nog steeds aan de gang is, en van het APLD (Long-Term Partial Employment) programma, gefinancierd door de staat, waardoor veel banen behouden zijn gebleven.

Toch is de financiële situatie van Air France, die al fragiel was voor de Covid-crisis, sindsdien slechts licht verbeterd.

Dus besluiten om de verhoging van de belasting op vliegtickets in Frankrijk permanent te maken, zou neerkomen op het versnellen van de geleidelijke achteruitgang van het Franse luchtvervoer, en daarmee het verdwijnen van banen in Frankrijk.

Deze situatie zou vooral gunstig zijn voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, die niet zouden aarzelen om toeristen te vervoeren naar de populairste bestemming ter wereld: Frankrijk.

Het zou daarom gepast zijn om deze belastingverhoging in de tijd te beperken, zoals is gepland voor de maritieme sector, waar een degressieve verhoging over twee jaar is ingevoerd.

Lees het artikel :

Hij is van nature een discreet man en zijn mediaoptredens zijn zeldzaam, maar deze keer heeft Benjamin Smith zijn slag geslagen. In een compromisloos interview **bekritiseert de CEO van de Air France-KLM groep het gebrek aan steun van de regering en waarschuwt hij voor de gevolgen van een verhoging van de belasting op vliegtickets.**

De regering is van plan om de belasting op vliegtickets (TSBA) aanzienlijk te verhogen. Wat is uw mening hierover?

BENJAMIN SMITH. **Het is onverantwoord.** Vorig jaar werd er al een nieuwe belasting ingevoerd. Frankrijk zou het land worden waar het luchtvervoer het zwaarst wordt belast in Europa. De TSBA werd oorspronkelijk in 2005 ingevoerd om de strijd tegen aids te financieren. Onlangs is de belasting omgebogen om de spoorwegen te financieren. **Als een verhoging van de belasting wordt bevestigd, wat ik zeker niet wil, vragen we dat deze op zijn minst wordt geormerkt voor het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector. Dit is erg belangrijk voor ons, omdat we massaal moeten investeren om de impact van onze industrie te verminderen.**

Hebt u de financiële gevolgen in cijfers uitgedrukt?

Ja, **met wat er onder de vorige regering in de Senaat is gestemd, hadden we te maken met verliezen tot 130 miljoen euro per jaar.** De regering is zich hiervan bewust, maar denkt dat het gemakkelijk is om belasting te heffen op vliegereizen, omdat **we worden gezien als het vervoer van de rijken.** Dit is natuurlijk niet waar, want 80% van de Fransen reist al met het vliegtuig en het is gevaarlijk voor de economie van het land. Air France is de grootste particuliere werkgever in de regio Île-de-France, met 40.000 werknemers, en we zijn goed voor 1,9% van het BBP van het land. Maar **de afgelopen twintig jaar hebben we elk jaar 1 tot 2% marktaandeel verloren aan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.** Het risico bestaat dat de waarde die ons verkeer genereert, naar andere landen wordt overgeheveld.

De stijging zal vooral ten koste gaan van de Business en First class reizigers, die het zich kunnen veroorloven om te betalen...

50% van onze Business en First class klanten reist voor hun vrije tijd, en dit zijn gezinnen die ook prijsgevoelig zijn. Als de belasting stijgt, zal een Amerikaans gezin dat besluit naar Europa te komen morgen liever New York-Rome vliegen dan New York-Parijs. Een Fransman zal de grens oversteken om te vertrekken vanuit België, Zwitserland of Italië. Bedrijven waarvan de werknemers regelmatig moeten vliegen, kunnen ook besluiten om zich niet in Frankrijk te vestigen. **Het is niet alleen een belasting op vliegtickets, het is een belasting op de toegang tot Frankrijk, wat zijn weerslag zal hebben op onze economie.**

Ryanair heeft gedreigd zijn activiteiten in Frankrijk te verminderen als de belastingverhoging doorgaat. Overweegt u hetzelfde te doen of uw hoofdkantoor naar het buitenland te verplaatsen?

Nee, we zijn een Franse groep, gevestigd in Frankrijk. Maar we hebben de afgelopen zes jaar veel energie gestoken in de transformatie van Air France. De operationele marge van Air France bedroeg in 2019 ongeveer 1%. Ter vergelijking: KLM en Lufthansa zaten op ongeveer 7%, Ryanair op meer dan 13% en British Airways op bijna 15%. **Zelfs met onze recordresultaten van vorig jaar en een marge die in de buurt van 6% kwam, staan we nog ver van onze concurrenten, met een schuldenniveau dat nog steeds extreem hoog is. We zijn erg kwetsbaar.**

Kunnen belastingverhogingen Air France - KLM in gevaar brengen?

Het zou een extra last zijn. Het zou minder routes, minder groei en dus minder werving betekenen. **De helft van ons verkeer bestaat uit aansluitende passagiers. Zij kunnen gemakkelijk hun aansluiting maken in München, Frankfurt of Londen. Zonder deze passagiers zouden veel routes zoals Parijs-Seattle of Parijs-Santiago voor ons niet langer rendabel zijn.** We zouden onze marktpositie niet kunnen handhaven. In 2004 was Air France-KLM 's werelds grootste luchtvaartgroep wat passagiersaantallen betreft; vandaag de dag staan we niet eens meer in de top 5.

Heeft u er vertrouwen in dat de regering zal terugkrabbelen?

Ik ben ervan overtuigd dat de regering wil dat Frankrijk wint en dat Franse bedrijven kunnen concurreren op de internationale markt. We moeten een manier vinden om samen te winnen. We vragen niet om een aalmoes, alleen om een gelijk speelveld. In een geglobaliseerde wereld zullen er negatieve economische gevolgen zijn als Frankrijk geen sterke luchtvaartmaatschappij heeft. Daar moeten we ons bewust van zijn.

Welke negatieve effecten?

De financiële markten beginnen bijvoorbeeld het vertrouwen in ons te verliezen door de manier waarop de staat ons behandelt. Als je dertig minuten de tijd neemt om de analisten te bellen die onze markt volgen, zullen ze je allemaal hetzelfde vertellen: we zijn niet welkom in ons eigen land! Het is jammer dat we niet allemaal op één lijn zitten, vooral met ADP.

Heb je het gevoel dat ADP je slecht behandelt?

In Roissy-Charles de Gaulle, in terminal 2F waar wij zitten, schommelt het contactpercentage (wanneer in- en uitstappen rechtstreeks vanuit de terminal gebeurt) tussen 85% en 90%. In Terminal 1, waar onze buitenlandse concurrenten zitten, is het bijna 100%. Dit betekent dat geen van hun passagiers een shuttle hoeft te nemen om aan boord van het vliegtuig te gaan. We worden slechter behandeld dan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, ook al is de Franse

staat meerderheidsaandeelhouder van ADP! Stel je voor dat je vandaag aankomt uit Singapore. Je stapt uit het vliegtuig zonder jas, je staat op de tarmac in de regen en de kou... Welkom in Parijs!

Is de regering te aardig voor uw concurrenten?

Ja! Ze moet haar ogen openen. **Kijk naar de open skies overeenkomst tussen de Europese Unie en Qatar: we hebben Qatar Airways volledige toegang tot onze markt gegeven, die zoveel vluchten in Frankrijk en Europa kan uitvoeren als ze wil.** Maar voor ons is daar geen markt. Wij hebben geen vluchten naar Doha. We eisen dat deze overeenkomst wordt ingetrokken. Ook wat Ryanair betreft is de regering naïef geweest. Ze begrijpt niet dat ze een bedrijf steunt dat geen waarde creëert in Frankrijk en hier niet eens 100 werknemers heeft. In Bordeaux kregen ze overheidssubsidies om zich te vestigen, maar zodra ze hogere heffingen moesten betalen, vertrokken ze.

Bent u bezorgd over de tegenslagen van de Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing? Wilt u overschakelen op een "all Airbus"-aanpak?

Boeing heeft het de laatste tijd moeilijk, maar ik weet zeker dat ze er weer bovenop komen. Onze industrie heeft concurrentie nodig en **Airbus kan niet alle vraag absorberen. Wat Air France-KLM betreft: sinds mijn komst hebben we meer dan 200 nieuwe vliegtuigen besteld: allemaal van Airbus. We zijn blij dat we een Europese kampioen kunnen steunen die banen creëert in Frankrijk. Ook wij vragen om steun...**

Is het waar dat François Bayrou gelobbyd heeft voor het behoud van de Transavia-route Parijs - Pau, zoals vermeld in Le Canard enchaîné?

We vliegen nog steeds op Pau, omdat we meerdere vluchten per dag hebben vanaf Parijs Charles-de-Gaulle met Air France. Wat Orly betreft, denk ik niet dat veel mensen zich ervan bewust zijn dat we enorm veel geld verliezen op binnenlandse routes vanaf die luchthaven. We kunnen een andere luchtvaartmaatschappij helpen om zich op die route te vestigen. Maar het heeft geen zin om druk op ons uit te oefenen om een verliesgevende route te exploiteren. We zijn een privébedrijf. Ik denk niet dat iemand die onze situatie kent Air France om politieke redenen zou willen afremmen.

> **"Minder goed behandeld" dan zijn concurrenten: ADP uit "verbazing" over kritiek van Air France-baas**

(bron BFM TV) 20 januari 2025

Mijn commentaar: De spanningen tussen ADP en Air France-KLM zijn een terugkerend onderwerp.

Ter herinnering: toen Ben Smith in 2018 aan het roer kwam te staan van de groep, erfde hij het project voor de bouw van Terminal 4 op Roissy-Charles de Gaulle.

Dit project omvatte de bouw van een terminal ter grootte van de luchthaven Orly, die uiteindelijk zou worden gebruikt door de Air France-KLM groep.

Het gaf echter voorrang aan commerciële ruimte ten koste van de luchtvaartmaatschappijen en legde een gefaseerde opening over een periode van tien jaar op, waardoor Air France haar activiteiten tegelijkertijd in de bestaande terminals en in de nieuwe terminal moest uitvoeren.

Ben Smith en zijn teams spraken zich uit tegen het project zoals het was bedacht. Uiteindelijk zag de Franse regering af van de bouw van terminal 4 en beschouwde het als "verouderd" en onverenigbaar met het "milieubeleid van de regering" onder Jean Castex.

Sindsdien hebben de moderniseringswerkzaamheden aan de luchthaven op zich laten wachten. Zoals Le Journal de l'Aviation opmerkt, "is het niet de door de staat gecontroleerde ADP Groep die als enige verantwoordelijk moet worden gehouden. Hoewel de Parijse luchthavenexploitant onlangs zijn tarieven heeft verhoogd, mag niet worden vergeten dat geen van de laatste drie ministers van Transport een duidelijke visie of prioriteiten heeft gedefinieerd voor de toekomstige ontwikkeling van de hub van Roissy."

Lees het artikel :

De ADP groep heeft haar "verbazing" uitgesproken over de kritiek van het hoofd van Air France. In een interview met Le Parisien beweerde de CEO van Air France-KLM, Ben Smith, dat de Franse luchtvaartmaatschappij "minder goed werd behandeld" dan haar buitenlandse concurrenten op de luchthaven Parijs-Charles de Gaulle, waarbij hij in het bijzonder verwees naar de manager van de Parijse luchthavens.

In een persbericht op maandagochtend **liet de ADP groep weten "verrast te zijn door de opmerkingen" van het hoofd van Air France-KLM.** De hub-activiteit van Air France vertegenwoordigt "bijna de helft van het verkeer" op de luchthaven Paris-Charles de Gaulle en "deze activiteit is daarom moeilijk te vergelijken met die van andere luchtvaartmaatschappijen", "die bijna allemaal slechts enkele dagelijkse vluchten uitvoeren", aldus de groep.

Ter ondersteuning van zijn klachten, betreurde de Air France-KLM CEO een contactpercentage van "tussen de 85% en 90%" in terminal 2F, waar Air France is

gevestigd, vergeleken met "bijna 100%" in terminal 1 "waar [haar] buitenlandse concurrenten zijn". In luchthaventaal gaan passagiers "on contact" aan boord wanneer ze een loopplank gebruiken om rechtstreeks vanuit de terminal naar het vliegtuig te gaan, in tegenstelling tot "wide boarding", waarvoor een busrit nodig is.

"In perfecte harmonie

"De teams van Air France en de ADP-groep werken al maanden in perfecte harmonie samen aan alle moderniseringsprojecten" op de luchthaven van Parijs om "in de mate van het mogelijke te streven naar een contactpercentage van bijna 100% voor Air France", aldus de ADP-groep.

Deze doelstelling "is momenteel moeilijk haalbaar tenzij de activiteiten van de maatschappij worden verdeeld over andere terminals dan 2E en 2F", benadrukte het bedrijf.

Echter, **"deze projecten veronderstellen de ontwikkeling van infrastructuren, onderworpen aan openbare raadpleging en verschillende administratieve vergunningen"**, die "een niet te onderdrukken vertraging van meerdere jaren" met zich meebrengen, vervolgde het bedrijf, dat er ook op wees dat de contactfrequentie "van alle Air France-operaties hoger is dan die van andere luchtvaartmaatschappijen" op Roissy.

> **NGO's en luchtvaartmaatschappijen botsen over toekomstige belasting op vliegtickets**

(bron: Le Monde) 21 januari 2025

Mijn commentaar: NGO's gaan er nu vanuit dat de doelstellingen van decarbonisatie door het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen niet gehaald zullen worden.

Dit leidt ertoe dat ze geloven dat de enige manier om de CO2-uitstoot van de sector te verminderen is om het luchtvervoer te verminderen. Ze pleiten voor de invoering van hoge belastingen om passagiers te ontmoedigen om te vliegen.

Hebben de NGO's het mis?

Zeker tegen 2030. Daarna zijn de vooruitzichten voor de luchtvaart minder rooskleurig.

Het gebrek aan grondstoffen en groene stroom die nodig zijn om duurzame vliegtuigbrandstoffen te maken is op zijn hoogtepunt.

Ik merk op dat deze observatie ook voor veel sectoren geldt.

De laatste die een gebrek aan groene energie vermeldt, is de sector van de kunstmatige intelligentie.

Sommige technologie-reuzen, zoals Microsoft en Google, hebben aangekondigd dat ze hun energiebronnen willen diversifiëren, waaronder kernenergie, als onderdeel van hun strategieën om de koolstofuitstoot te verminderen.

Veel datacenters worden gebouwd in regio's waar hernieuwbare energie in overvloed aanwezig is (Scandinavië, Canada, IJsland).

De concurrentie om groene energiebronnen veilig te stellen zal tussen verschillende economische sectoren toenemen.

Lees het artikel :

De grote manoeuvres in de luchtvaart zijn hervat. **Milieuactivisten aan de ene kant en luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en de luchtvaartindustrie aan de andere kant, botsen opnieuw over de belasting op luchtvervoer.** In navolging van de NGO Réseau Action Climat (RAC) vrezen milieuorganisaties "een mogelijke verlaging van het tarief van de TSBA [solidariteitsbelasting op vliegtickets] in de toekomstige begrotingswet" die binnenkort door de regering-Bayrou zal worden gepresenteerd.

Het eerste ontwerp van de TSBA, opgesteld door de vorige regering van Michel Barnier, overleefde de motie van afkeuring van de afgevaardigden begin december 2024 niet. Oorspronkelijk wilde de regering-Barnier 1 miljard euro extra innen om een deel van het tekort weg te werken, waaronder 850 miljoen euro van luchtvaartmaatschappijen en 150 miljoen euro van privéjets.

Ambities teruggeschroefd

De nieuwe premier, François Bayrou, is nu naar verluidt minder geneigd om de luchtvaartindustrie zo hard te treffen. De RAC vreest dat de regering haar ambities zal terugschroeven door terug te keren naar de versie van de tekst die door de Senaat werd goedgekeurd, waarin de inkomsten uit de toekomstige TSBA met €250 miljoen werden verlaagd. Dit zou slechts € 750 miljoen opleveren, waarvan € 600 miljoen door de luchtvaartmaatschappijen zou worden betaald.

De senatoren hadden de effecten van de belasting drastisch beperkt. Hierdoor zou de TSBA op vluchten binnen de Europese Unie niet hoger zijn dan 5,30 euro per passagier, tegenover 9,50 euro in het oorspronkelijke ontwerp; vandaag moeten

luchtvaartmaatschappijen een belasting van 2,50 euro per passagier betalen. Dit is een onbegrijpelijke beslissing", zegt Alexis Chailloux, hoofd luchtvaart en spoor bij de RAC. **We hopen dat de regering de richting kiest die het gunstigst is voor de overheidsfinanciën en voor de doelstellingen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.**

(...)

De brancheorganisatie van luchtvaartmaatschappijen wil blijven strijden voor het schrappen van de verhoging van de TSBA. "Wat ons in 2025 de meeste zorgen baart, is de stijging van de kosten", en in het bijzonder de TSBA, zegt de heer de Izaguirre. Dit zal de aantrekkelijkheid van Frankrijk als bestemming ondermijnen", vervolgt hij, "en ook het concurrentievermogen van de Franse luchtvaartmaatschappijen. Volgens hem **kunnen de verhogingen van verschillende belastingen en heffingen** een totale "extra kostenpost van 1,2 miljard euro in 2025" genereren, en **hebben ze ook "een impact op de werkgelegenheid", geschat op 16.000 banen verlies, als de belasting, zelfs als deze wordt verlaagd, zou worden toegepast.**

"Een zeer slecht signaal

"Er is nog niets besloten", vindt Alexis Chailloux nog steeds. **De "touchdownkosten" in Frankrijk**, die alle kosten per passagier in verband met het gebruik van een luchthaven door een vliegtuig samenbrengen, **liggen 5 euro onder het Europese gemiddelde**, namelijk 33,50 euro in 2023", voegt hij eraan toe. Ver onder dat van de landen die de belangrijkste luchthavens herbergen, namelijk 67,80 euro in Nederland, 57 euro in het Verenigd Koninkrijk en 50,10 euro in Duitsland".

(...)

Deze cijfers worden sterk betwist door FNAM. Volgens de FNAM "wordt er te veel gepraat, clichés gemaakt en vaag gedaan over luchtvervoer". **Om hier een einde aan te maken, heeft de FNAM besloten eigen studies uit te voeren. De eerste, die dit jaar zal worden uitgevoerd, zal kijken naar "de sociologie van het luchtvervoer", zegt de heer de Izaguirre, met als doel om "de benchmark voor luchtvervoerstatistieken" te worden. De FNAM wil met name laten zien dat de sector democratischer wordt, met passagiers die jonger en minder welvarend zijn en die voor meer dan alleen hun vrije tijd reizen.**

> SAS en Air Europa breiden hun netwerk uit met een nieuwe codeshare-overeenkomst

(bron Luchtvaartnieuws) 25 januari 2025

Mijn commentaar: Air France-KLM heeft onlangs een belang genomen in SAS.

Air Europa van zijn kant was bezig opgeslokt te worden door de IAG-groep via dochteronderneming Iberia. Maar de Europese Commissie oordeelde dat de deal de consumentenbelangen zou schaden.

Zou deze code-share overeenkomst een voorbode kunnen zijn van een fusie tussen Air France-KLM en Air Europa?

Naar mijn mening is dit wenselijk voor beide entiteiten.

Lees het artikel :

SAS en Air Europa hebben hun krachten gebundeld om de connectiviteit tussen Scandinavië en het Iberisch schiereiland te verbeteren. Het nieuwe codeshare partnerschap vergroot het bereik van beide luchtvaartmaatschappijen en geeft passagiers van SAS toegang tot 12 belangrijke bestemmingen in Spanje en Portugal, terwijl reizigers van Air Europa kunnen profiteren van het uitgebreide Scandinavische netwerk van SAS.

SAS plaatst zijn code op Air Europa-vluchten tussen Madrid-Barajas en populaire Spaanse bestemmingen.

(...)

Air Europa passagiers profiteren van meer reismogelijkheden naar Scandinavië

(...)

Vanaf deze zomer hebben SAS-passagiers ook toegang tot andere routes in het Air Europa-netwerk, waaronder Noord-Afrika, het Caribisch gebied en Zuid-Amerika, met bestemmingen als Marrakech, Punta Cana, Santo Domingo en Salvador de Bahia.

(...)

De overeenkomst werd officieel bekrachtigd tijdens Fitur, de internationale beurs voor toerisme in Madrid, op 23 januari 2025.

> Lufthansa Airlines is volgens CEO nog niet winstgevend

(bron Reuters) 23 januari 2025

Mijn commentaar: *Tijdens de Covid-crisis heeft Lufthansa flink gesneden in haar personeelsbestand, althans zo leek het.*

De luchtvaartmaatschappij kondigde een inkrimping van het grondpersoneel met 19.000 man aan, ook al verkocht ze alleen haar tankdochter LSG (het equivalent

van Servair) aan een Duitse investeringsmaatschappij.

De maatschappij is nu gedwongen om strenge maatregelen te nemen om haar winstgevendheid te verbeteren.

Lees het artikel :

Lufthansa Airlines wil weer winstgevend worden, maar heeft nog een lange weg te gaan ondanks het eerste succes van haar herstructureringsplan, vertelde CEO Jens Ritter woensdagavond aan verslaggevers.

Lufthansa wil de leidende premium luchtvaartmaatschappij in Europa worden "en natuurlijk weer winstgevend worden", zei Ritter.

"Ondanks veel positieve ontwikkelingen in de afgelopen maanden, zijn we er nog niet", voegde hij eraan toe.

Het belangrijkste merk van Lufthansa is momenteel het probleemkind van de Lufthansa groep. Een herstructureringsprogramma moet de winst met tweederde verbeteren door kostenbesparingen en met eenderde door een hogere omzet.

De luchtvaartmaatschappij heeft meer dan 600 maatregelen gedefinieerd in alle divisies van het bedrijf om het weer winstgevend te maken.

> Met haar toekomstige Boeing 737 MAX zal Eurowings een groot deel van haar Airbus vloot vervangen.

(bron Journal de l'Aviation) 20 januari 2025

Mijn commentaar: ik herinner u eraan dat vliegtuigfabrikanten niet langer catalogusprijzen gebruiken.

In 2017 kostte een single-aisle 737 MAX 8 volgens het tijdschrift Challenges gemiddeld 51 miljoen dollar, tegenover de geadverteerde 112,4 miljoen dollar, een daling van 54,3%.

Voor de 40 vliegtuigen die Eurowings bestelt, zouden de totale kosten dus bijna 2 miljard dollar bedragen, heel wat minder dan de 5 miljard dollar die in het artikel wordt genoemd. Het economische klimaat bij Boeing is niet in het voordeel.

Challenges noemde ook het geval van de Cseries CS100: "Bombardier is begonnen

aan een agressieve campagne om zijn CSeries-vliegtuigen op de Amerikaanse markt te verkopen tegen belachelijk lage prijzen - minder dan 20 miljoen dollar voor vliegtuigen die 33 miljoen dollar kosten om te produceren".

Een paar jaar later pikte Airbus de CS100 Cseries in en gaf het een nieuwe naam ... A220-300 !

Lees het artikel :

De Duitse lagekostenmaatschappij **Eurowings** (Lufthansa Group) **krijgt 40 Boeing 737 MAX 8-toestellen met één gangpad om een gelijk aantal Airbus A319's en A320's te vervangen**. De toewijzing van de nieuwe vliegtuigen werd op 20 januari goedgekeurd door de Lufthansa Group.

De bestelling van de 40 nieuwe vliegtuigen vertegenwoordigt een investering van ongeveer vijf miljard dollar tegen catalogusprijs. Daarmee is het veruit de grootste en duurste investering in de geschiedenis van Eurowings. De levering van de eerste 737-8 is gepland voor 2027 en alle vliegtuigen worden verwacht voor 2032.

De bestelling werd in december 2023 door de Lufthansa Group bij Boeing geplaatst (met nog eens 60 vliegtuigen als optie), maar de vliegtuigen werden niet toegewezen aan een van de luchtvaartmaatschappijen van de groep.

(...)

"Eurowings heeft zich gevestigd als de Europese point-to-point luchtvaartmaatschappij van de Lufthansa Group dankzij een overtuigende strategie en uitstekende medewerkers in een extreem concurrerende markt. De strategische focus van de onderneming op de uitbreiding van haar toeristische activiteiten en haar consistente ontwikkeling in Europa werpen hun vruchten af voor de gehele Lufthansa Group. Onze beslissing van vandaag is een welverdiend en sterk signaal voor een succesvolle toekomst van Eurowings," aldus Carsten Spohr, CEO van de Lufthansa Group.

Eurowings is momenteel dominant aanwezig op luchthavens als Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart en Keulen/Bonn. Eurowings **heeft een vloot van 77 Airbus-vliegtuigen met één gangpad**, waaronder een dozijn vliegtuigen van de A320neo-generatie.

> Boeing verliest meer dan 37 miljoen dollar per dag in 2024

(bron Les Echos) 24 januari 2025

Mijn commentaar: de verliezen van Boeing in 2024 zijn vergelijkbaar met de verliezen op het hoogtepunt van de Covid-crisis.

Dit weerhield investeerders er niet van om in november 2024 in te schrijven op een kapitaalverhoging van meer dan 20 miljard dollar.

Boeing, "Too big to fail?"

Lees het artikel :

De rekening voor de tegenvallers van Boeing in 2024 is binnen. En die is nog groter dan verwacht. Alleen al in het vierde kwartaal boekte Boeing een nettoverlies van 5,46 dollar per aandeel, oftewel bijna 4 miljard dollar, en een cash burn van 3,5 miljard, op een omzet van 15,2 miljard. Als je daarbij de verliezen van de voorgaande kwartalen optelt, **zou het boekjaar 2024 moeten eindigen met een totaal verlies van 11,7 miljard dollar, dicht bij het all-time record van 2020 (11,9 miljard).**

(...

Dit is echter slechts een schatting. De gedetailleerde resultaten voor het boekjaar 2024 worden op 28 januari gepubliceerd. Maar het is nu al zeker dat 2024 het op één na slechtste jaar in de geschiedenis van Boeing wordt en het zesde jaar in de rode cijfers.

Het jaar begon erg slecht met het afgerukte deurpaneel op een B737 Max van Alaska Airlines. Maar **de twee maanden durende staking in de fabrieken in Everett en Renton, waar de meeste commerciële vliegtuigen worden geassembleerd, kwam Boeing duur te staan.**

Van de 3,5 miljard dollar aan uitzonderlijke kosten voor het vierde kwartaal, nam de commerciële luchtvaarttak alleen al 1,1 miljard, wat te maken had met het stopzetten van de leveringen, maar ook met de extra kosten die voortvloeiden uit de overeenkomst die werd bereikt met de IAM vakbond om een einde te maken aan de staking. Alleen al voor het 777X-programma raamt Boeing deze extra kosten op 900 miljoen dollar per jaar.

Maar de staking is niet de enige reden voor deze financiële glijbaan. Hoewel de **tak Defence, Space & Security** over het algemeen geen last heeft van de staking, **heeft het bedrijf ook uitzonderlijke kosten geboekt voor een totaal van 1,7 miljard dollar. Het KC-46A tankerprogramma, dat Boeing won van Airbus, blijft zwaar drukken op de rekeningen, met een nieuwe last van 800 miljoen dollar.**

> Airbus stopt met zijn Beluga-vrachtmaatschappij

(bron Les Echos) 23 januari 2025

Mijn commentaar: *Waarom in het ruim van een Beluga stoppen wat in het ruim van een vrachtvliegtuig past?*

Dat is een van de redenen waarom de Beluga-marketing is mislukt.

Oldtimers zullen zich een soortgelijke vraag aan Air France herinneren: Waarom in het ruim van een vrachtvliegtuig stoppen wat in het ruim van een passagiersvliegtuig past?

Lees het artikel :

De Beluga's van Airbus zijn een grote flop. Een jaar na de oprichting van zijn eigen vrachtmaatschappij, Airbus Beluga Transport (AiBT), om met zijn buitengewone vrachtvliegtuigen te vliegen, kondigde de vliegtuigbouwer begin deze week, tijdens een buitengewone vergadering van de ondernemingsraad, de onmiddellijke stopzetting van de activiteiten van AiBT aan.

Als reden gaf het management op dat het klantenbestand en de verwachte winstgevendheid uitbleven. Aangezien dit een tijd is om de bouten aan te halen en de focus te verleggen naar prioritaire activiteiten, werd besloten de activiteiten stop te zetten.

(...)



De Beluga ST (het oude model)



De Beluga XL (het nieuwste model)

Wat te doen met de oude Beluga's?

Er is een plan opgesteld om ontslagen te voorkomen en om de ongeveer 75 AiBT-werknemers te herplaatsen binnen de Airbus-groep. **De toekomst van AiBT's vier Beluga's is echter onzekerder. Dit zijn toestellen van een oudere generatie, zo'n dertig jaar oud**, die al vervangen zijn door de nieuwe Beluga XL's voor het vervoer van grote onderdelen van de vliegtuigstructuur tussen Airbus-vestigingen.

Alle BelugaST's zijn eigendom van Airbus SAS en er is nog geen beslissing genomen over hun toekomst op middellange of lange termijn," zegt een woordvoerder. Op korte termijn zullen ze worden beheerd onder het Air Operator Certificate van Airbus Transport International (ATI), dat de BelugaXL-vloot exploiteert. De mate waarin ATI de BelugaST's zal exploiteren is afhankelijk van de lopende planning.

Een vrachtruim met een diameter van 7 meter en een lengte van 37 meter **De Beluga's**, die in de jaren 90 werden ontwikkeld op basis van een Airbus A300 en daarna A330's, **worden gekenmerkt door hun enorme rugaanshangsel dat uitkomt op een vrachtruim van 37 meter lang en 7 meter in diameter, waardoor ze meer dan 40 ton vracht kunnen vervoeren. Maar hun formaat is niet geschikt voor het vervoer van de sterk gestandaardiseerde containers die door vrachtdienstverleners worden gebruikt.**

De zeldzame opdrachten van AiBT bleven daarom beperkt tot het vervoeren van vrij uitzonderlijke ladingen, voornamelijk in de militaire sector, voor rekening van Airbus Helicopters en Airbus Defence & Space. Anderzijds **zijn de voorziene civiele contracten in de satelliet-, maritieme of humanitaire markt niet echt van de grond gekomen.** Ook het project voor permanente Europese samenwerking voor het vervoer van groot militair materieel, dat de charters van Russische of Oekraïense Antonovs moest vervangen, heeft zijn beloften niet waargemaakt.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 24 januari op **7,434 euro**. Over de hele week is het **gestegen (+2,79%)**.

De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024 en 8,23 euro op 1 juli 2024.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenkoers voor het aandeel AF-KLM is €9,26 (begin januari 2024 was deze €17,50). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €6,45.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

***Mijn commentaar:** De aandelenkoers bereikte vorige week een historisch dieptepunt,*

Deze week is hij licht gestegen.

Vorige week verlaagde Stifel zijn advies van "buy" naar "hold" en verlaagde het zijn koersdoel van €13 naar €8, omdat het de operationele winstdoelstelling voor 2028 "steeds verder buiten bereik" achtte, "gezien de huidige kosteninflatie".

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$1) naar \$95. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$3) tot \$78 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 joegde de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

***Mijn commentaar:** De olieprijsen zijn de afgelopen maand weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.*

> Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als je meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, ga dan naar [het gedeelte werknemersparticipaties van Air France-KLM op de website van navigation](#).

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me een](#) e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de

wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.658 mensen ontvangen dit persoverzicht live

.