

Strijd om een belang in Air Europa



## I Brief van François Robardet

# Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 1002, 3 februari 2025

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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 breng ik jullie een samenvatting van een onderzoek van de NGO T&E (Transport and Environment). De titel luidt: De groei van het luchtvervoer zal de klimaatdoelstellingen van de sector tenietdoen.*

*Het is zeer goed gedocumenteerd. Ik nodig je uit om het te lezen.*

*Veel leesplezier!*

*François*

## De brief van maandag

### Inhoud :

Air France-KLM versus Lufthansa: strijd in aantocht om belang in Air Europa  
Impactanalyse: nachtsluiting Schiphol heeft dramatische gevolgen

Wereldwijd vliegverkeer overtreft het niveau van 2019 in 2024  
De nieuwe gouden eeuw van grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen

Hoe Boeing hoopt terug te komen na een dieptepunt in 2024  
Verenigd Koninkrijk: luchthaven Heathrow krijgt binnenkort derde baan

Bonusartikel

De groei van het luchtvervoer zal de klimaatdoelstellingen van de sector tenietdoen

## > Air France-KLM versus Lufthansa: strijd in het vooruitzicht voor een aandeel in Air Europa

(bron BFM TV) 31 januari 2025

***Mijn commentaar:** nu IAG (moedermaatschappij van British Airways en Iberia) uit de running is, zijn alleen Lufthansa en Air France-KLM nog in de race om Globalia, de moedermaatschappij van Air Europa, binnen te halen.*

*Globalia is eigendom van Javier Hidalgo en zijn kinderen.*



*Air France drijft al vele jaren handel met de familie Hidalgo. In de loop der jaren zijn er talloze partnerschappen aangegaan en Air France heeft verschillende voorstellen gedaan om hen samen te brengen.*

*Meningsverschillen tussen de eigenaars van Globalia hebben tot nu toe echter verhinderd dat deze projecten konden worden uitgevoerd.*

*Ik hoop dat de besprekingen eindelijk zullen worden afgerond, in het belang van beide partijen.*

**Lees het artikel :**

De consolidatie in het Europese luchtruim gaat door. Na de strijd tussen **Air France-KLM en Lufthansa** om een belang in ITA (het vroegere Alitalia), die werd gewonnen door de Duitser, zullen de twee giganten **het opnieuw uitvechten voor een belangrijk aandeel in het Spaanse Air Europa.**

De maatschappij, die voor 80% in handen is van de Spaanse groep Globalia en voor 20% van IAG (British Airways, Iberia, Vueling), is **een belangrijke speler in de sector, met zo'n vijftig vliegtuigen die routes exploiteren in Europa, naar de Caraïben en Latijns-Amerika.**

Het bedrijf heeft ongeveer vijftig vliegtuigen en boekte vorig jaar een omzet van €2,9 miljard, een stijging van 6%. Hoewel het bedrijf schulden heeft, is het op zoek naar een financiële partner, met name om een lening van €475 miljoen terug te betalen die tijdens de gezondheids crisis bij de Spaanse overheid is afgesloten. Het heeft dus nieuw geld nodig.

TAP Portugal in de vuurlinie

Volgens de krant El Confidential en Reuters mikt Air France-KLM, geadviseerd door Société Générale, op een minderheidsbelang van 20% voor €240 miljoen, alvorens meerderheidsaandeelhouder te worden. Lufthansa Group, gesteund door Goldman Sachs, mikt naar verluidt op hetzelfde belang, maar het geboden bedrag is niet uitgelekt.

**Voor de twee Europese giganten zou deze stap hen in staat stellen om hun trans-Atlantische routes te versterken.**

Het zou een volgende stap zijn in een consolidatieslag die goed op weg is. Naast ITA heeft Lufthansa een belang van 10% genomen in Air Baltic en volgt het de privatisering van TAP Portugal op de voet. Air France-KLM heeft op haar beurt een belang van 19,9% genomen in het Scandinavische SAS en heeft ook aangegeven dat het zich mogelijk kandidaat stelt voor TAP.

**> Effectbeoordeling: de nachtelijke sluiting van Schiphol heeft dramatische gevolgen**

(bron Luchtvaartnieuws) 29 januari 2025

**Mijn commentaar:** In Nederland leidt de kwestie van het terugdringen van de overlast rond de luchthaven Schiphol-Amsterdam tot verhitte discussies.

In een lang interview met Luchtvaartnieuws presenteerde verkeersminister Madlener zich als een fervent voorstander van KLM.

Zijn opmerkingen veroorzaakten nogal wat opschudding. Hier zijn een paar fragmenten:

"Ik wil geluidsoverlast niet bagatelliseren (...) Ik begrijp dat mensen die in de buurt van Schiphol wonen overlast ondervinden. Ik heb alle begrip voor mensen die

*erover klagen. Maar het kan je leven ook zodanig beïnvloeden dat je je moet afvragen of je niet beter kunt verhuizen.*

*Voor Madlener is er geen twijfel mogelijk: "Schiphol is een belangrijke luchthaven en zal dat over tien jaar nog steeds zijn. Of er nu 440.000 starts en landingen per jaar zijn, zoals het vorige kabinet wilde, of 478.000, zoals het huidige kabinet heeft besloten, maakt voor de mensen die er last van hebben weinig uit. Ik zeg tegen omwonenden: verwacht niet dat Schiphol verdwijnt. Als het je leven gaat beïnvloeden, moet je je afvragen of het gezond is om hier te blijven.*

*(...)*

*Madlener bezocht de gemeenschappen rond Schiphol. Zijn instinct als makelaar kwam plotseling weer boven. "Ik zag dat huizen voor ongelooflijk hoge prijzen werden verkocht. Dat laat zien dat de luchthaven niet zo slecht kan zijn als vaak wordt beweerd. Schiphol brengt juist welvaart en dat zie je terug in de huizenprijzen. De politiek zou hier rekening mee moeten houden.*

*"We zijn verplicht om de overlast van de luchthaven te beperken. Maar krimp is de laatste optie. We doen eerst al het mogelijke: nieuwe vliegtuigen, naderings- en landingsmethoden, nachtregime. Krimpen is echt het laatste redmiddel. Dat doen we liever niet.*

*Het enige wat nu nog rest is deze verklaringen omzetten in concrete maatregelen, een taak die delicaat belooft te worden.*

**Lees het artikel :**

**Een nachtelijke sluiting van Schiphol tussen 23.00 en 07.00 uur zou grote operationele en financiële gevolgen hebben voor de luchtvaartsector.** In mindere mate zou hetzelfde gelden voor een gedeeltelijke nachtsluiting. **Het is niet zeker dat dit de slaapverstoring voor omwonenden daadwerkelijk zou verminderen.** Aan het eind van de nacht zal de activiteit immers toenemen.

**Dat blijkt uit de effectbeoordeling die To70, Beelining, Decisio en PA Consulting in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben uitgevoerd. De minister van Verkeer, Barry Madlener, heeft vandaag de resultaten van deze studies, die zijn opgenomen in twee lijvige rapporten, vrijgegeven aan het Parlement.**

De consultants hebben drie alternatieven onderzocht:

1. Niet landen tussen 23.00 en 07.20 uur, niet opstijgen tussen 22.40 en 07.00 uur.
2. Niet landen tussen 00.00 en 5.20 uur, niet opstijgen tussen 23.40 en 6.00 uur.
3. Niet landen tussen 00.20 en 5.20 uur, niet opstijgen tussen 00.20 en 5.20 uur.

Daarnaast zijn de effecten van een verbod op lawaaiige vliegtuigen 's nachts onderzocht.

Transavia hard geraakt

**Madlener wijst er** in zijn Kamerbrief **op dat low-cost airlines, met name Transavia, en vrachtmaatschappijen hard getroffen zullen worden door de nachtelijke sluiting van Schiphol.** Vooral omdat er elders in Nederland geen andere opties zullen zijn (zoals op de meeste andere Europese luchthavens). Omgekeerd geldt hetzelfde voor (vertraagde) vluchten op de luchthavens van Rotterdam en Eindhoven. "Maar met een volledige nachtsluiting zullen ook de KLM-groep en de hub Schiphol negatieve effecten ondervinden", benadrukte de minister.

Uit de studie blijkt ook dat **luchtvaartmaatschappijen zoals Transavia, die afhankelijk zijn van meerdere vertrekken 24 uur per dag naar met name Zuid-Europa, weinig alternatieven hebben om nachtslots in te ruilen voor dagslots.** "De operatie zal in beide gevallen minder winstgevend worden", zei hij.

(...)

Hoe nu verder?

**Een eventuele (gedeeltelijke) nachtsluiting zou pas aan de orde kunnen komen als volgend jaar de eerste fase van de kabinetsdoelstelling (15% minder geluidsoverlast en een reductie tot 478.000 vliegbewegingen) wordt gemonitord en geëvalueerd.** Bovendien moet de Europese Commissie dit voorjaar nog haar akkoord geven in het kader van de zogenaamde balanced approach procedure van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar het is zeer de vraag of dit akkoord over het reductiepakket er komt.

Voor de resterende 5% reductie zou eventueel nachtsluiting overwogen kunnen worden, maar daarvoor is opnieuw een sluitende aanpak in Brussel nodig. In fase 1 wil het kabinet het maximaal aantal toegestane nachtvluchten op Schiphol al terugbrengen van 32.000 naar 27.000 vluchten.

Kortom, deze effectbeoordeling maakt geen deel uit van het pakket maatregelen dat het ministerie al heeft aangemeld bij Brussel, met als streefdatum november 2025. Alles moet worden geregeld in het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit (LVB2025), inclusief de rechtszekerheid voor omwonenden. Het is echter niet zeker dat dit decreet tegen het einde van het jaar klaar zal zijn.

De nacht is erg belangrijk

De luchtvaartindustrie (en Schiphol) benadrukt dat de nacht erg belangrijk is en dat het beperken van nachtvluchten alleen een uiterste middel mag zijn om het geluid te verminderen. **Volgens KLM ("de hele groep is deels afhankelijk van nachtvluchten, dat geldt voor Transavia en cargo,** maar ook voor intercontinentale joint ventures en partners") zullen met onder andere vlootvernieuwing, tariefdifferentiatie en slimmer baangebruik de nachtdoelen al grotendeels worden gehaald. "Het gedrag van luchtvaartmaatschappijen is 's nachts wel degelijk te beïnvloeden", aldus Schiphol.

De sector is dan ook van mening dat een verbod op nachtvluchten op Schiphol

volstrekt onnodig is en dramatische economische gevolgen zou hebben, met name voor de werkgelegenheid. De Sociale Raad Schiphol pleit daarentegen voor het sluiten van nachtvluchten.

## > Wereldwijd luchtverkeer zal in 2024 het niveau van 2019 overschrijden

(bron Journal de l'Aviation) 31 januari 2025

**Mijn commentaar:** Ondanks het tekort aan nieuwe vliegtuigen door problemen bij Boeing en tekortkomingen in de toeleveringsketen, bereikt het wereldwijde passagiersverkeer recordniveaus.

De trend van sterke groei in Azië en Afrika zet door. Dit is in lijn met de prognoses van de OESO. Ik herinner u eraan:

In de periode 2015-2050 zal het luchtverkeer naar verwachting verviervoudigen, met zeer grote verschillen tussen geografische gebieden.

Hier zijn de details:

- . Afrika: het verkeer vermenigvuldigd met 9,5
- . **Azië: verkeer vermenigvuldigd met 8**
- . **China+India: verkeer vermenigvuldigd met 6,8**
- . Europa+Turkije: verkeer vermenigvuldigd met 1,7
- . Latijns-Amerika: verkeer vermenigvuldigd met 4,4
- . Midden-Oosten: verkeer vermenigvuldigd met 3,2
- . Noord-Amerika: verkeer vermenigvuldigd met 2
- . Stille Oceaan: verkeer vermenigvuldigd met 2,3

Als deze trend zich voortzet, zal het voor luchtvaartmaatschappijen moeilijk worden om de CO2-doelstelling voor 2050 te halen.

**Lees het artikel :**

**Op 30 januari publiceerde IATA een rapport over het passagiersverkeer voor 2024, waarin een recordvraag wordt gemeld.** Het verkeer steeg met 10,4% ten opzichte van 2023 en overtrof het niveau van 2019 met 3,8%. Terwijl de capaciteit gematigder steeg, met 8,7%, bereikte de bezettingsgraad een record voor een heel jaar. **De grootste verbeteringen werden gezien in Azië-Pacific en Afrika.**

"2024 heeft duidelijk aangetoond dat mensen willen reizen. Met een vraaggroei van 10,4% **bereikte het verkeer recordcijfers, zowel nationaal als internationaal.** Luchtvaartmaatschappijen hebben op deze sterke vraag gereageerd met een

**ongekende efficiëntie. Gemiddeld was 83,5% van alle aangeboden stoelen bezet - een nieuw record, deels te wijten aan beperkingen in de toeleveringsketen die de capaciteitsgroei beperkten**", vat Willie Walsh, directeur-generaal van IATA, samen. Hij gelooft ook dat "er alle reden is om aan te nemen dat de reisvraag in 2025 zal blijven groeien, zij het met een gematigd percentage van 8%, meer in lijn met historische gemiddelden".

Het internationale verkeer was het meest dynamisch, met een groei van 13,6% (bij een capaciteitstoename van 12,8%). Het ligt iets boven het niveau van 2019 (met 0,5%), maar de capaciteit is ook licht gedaald (met 0,9%). **Azië-Pacific** was met 26% de regio met de sterkste groei - die later dan de andere regio's aan haar herstel na de crisis is begonnen - en **behoudt een enorm potentieel, aangezien het verkeer onder het niveau van 2019 blijft**.

Het binnenlands verkeer groeide met 5,7%, met een capaciteitstoename van 2,5%. Het zal geen verrassing zijn dat China de meest dynamische markt is. IATA merkt ook op dat Japan een groei van 3,2% liet optekenen, ondanks een lichte inkrimping van de capaciteit.

## > De nieuwe gouden eeuw van grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen

(bron Les Echos) 27 januari 2025

***Mijn commentaar:** Een van de factoren die bijdragen aan de goede economische prestaties van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen is een observatie die Air France-KLM al heeft gedaan: een aanzienlijk deel van de passagiers in de business class reist om persoonlijke redenen.*

*Hierdoor kunnen de luchtvaartmaatschappijen de daling van het traditionele zakelijke verkeer compenseren, een gevolg van het toegenomen gebruik van videoconferenties.*

*De goede vorm van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen is gunstig voor de luchthavens.*

*Vier Amerikaanse luchthavens staan in de top tien van de wereld.*

*Volgens de statistieken van OAG's Global Airline Schedule Data is de luchthaven van Atlanta 's werelds grootste hub in termen van capaciteit voor 2024.*

*Het heeft een voorsprong op Dubai, Tokio-Haneda, Londen-Heathrow, Dallas, Denver, Guangzhou, Istanbul, Shanghai en Chicago.*



*Slechts één Europese luchthaven staat op deze lijst.*

### Lees het artikel :

De grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen geloven in de terugkeer van de gouden eeuw. **Voor Delta Airlines CEO Ed Bastian is het een zekerheid: 2025 wordt "het beste financiële jaar in de geschiedenis van de luchtvaartmaatschappij"**, die volgend jaar haar 100e verjaardag viert.

Sinds het einde van Covid staan de traditionele zwaargewichten van het Amerikaanse luchtruim, Delta, United en American Airlines, er goed voor. Zij zijn de eersten die in 2022 uit de crisis zijn gekomen en hebben al volop geprofiteerd van de opleving van de Amerikaanse economie en de reislust die de Amerikanen in zijn greep heeft.

(...)

Delta zet de toon

**De onbetwiste kampioen van de ranglijst, Delta Airlines, zette in december de toon met de aankondiging van de beste resultaten in haar geschiedenis voor het vierde kwartaal (11% operationele marge)** en een jaarlijkse operationele winst van bijna 6 miljard dollar, op een omzet van 61,6 miljard dollar (58,6 miljard euro).

De uitdager voor de kroon van nummer één in de wereld, United Airlines, overtrof ook de verwachtingen met het beste kwartaalresultaat in zijn geschiedenis en een jaarwinst van meer dan 5 miljard dollar op een omzet van 57 miljard dollar.

American Airlines bleef iets achter, met een operationeel jaarresultaat van 2,6 miljard dollar op een omzet van 54,2 miljard dollar.

**Maar alle drie hebben ze beloofd het tegen 2025 nog beter te doen, gestimuleerd door de groei van het verkeer in de Verenigde Staten, dat naar verwachting voor het eerst de symbolische grens van één miljard passagiers zal passeren.** Dit verkeer is al gestegen van 758 miljoen passagiers in 2015 naar 989 miljoen vorig jaar en blijft profiteren van een combinatie van factoren die specifiek zijn voor de Amerikaanse markt, waar velen aan deze kant van de Atlantische Oceaan jaloers op zouden zijn.

De eerste factor is het groeipercentage van de Amerikaanse economie, die in 2025 naar verwachting 2,1% zal bedragen, tegenover 0,9% in Europa, tegen een achtergrond van volledige werkgelegenheid en dalende inflatie. De tweede factor is **de reislust van Amerika, die nu een fundamentele trend is.**

Welvarende gepensioneerden

Volgens een studie van de Association of American Airlines A4A is het deel van het budget van Amerikanen dat aan reizen wordt besteed, gestegen van 0,65% in 2010 tot 0,94% in 2024. **Amerikanen reizen niet alleen vaker en verder weg, ze zijn ook steeds meer geneigd om de voorkeur te geven aan business- en**



**premiumklassen boven economyklassen voor hun persoonlijke reizen, en aan traditionele luchtvaartmaatschappijen boven low-cost.**

Bij Delta Airlines, dat als eerste inspeelde op deze verschuiving van Amerikaanse klanten naar een hogere klasse, genereert de premiumklasse nu bijna evenveel inkomsten als de economyklasse (46% tegenover 54%) en is het de motor achter de groei.

**Deze zucht naar reizen en kwaliteit van de dienstverlening wordt met name verklaard door de toename van het aantal welgestelde gepensioneerden onder de Amerikaanse bevolking.** Het aandeel 60-plussers is gestegen van 21% in 2000 tot 29% in 2020 en zal naar verwachting oplopen tot 31% in 2030. Dit is ook de leeftijdsgroep met de hoogste inkomens. Het mediane inkomen voor de leeftijdsgroep 60-70 zal naar verwachting 117.000 dollar per jaar bedragen, vergeleken met 81.210 dollar voor het nationale mediane inkomen.

Overcapaciteitsval vermeden

**Daarbij komt nog een relatieve daling van de prijs van vliegtickets vergeleken met andere uitgavenposten, zoals hotels.** Volgens de A4A is de inflatiegecorrigeerde gemiddelde prijs van een retourticket in 2024 met 19,7% gedaald. De prijs zou zijn gedaald van 528 dollar in 2014 naar 405 dollar vorig jaar. Andere factoren hebben ook bijgedragen aan de prijsdaling, zoals het vrijwel verdwijnen van de toeslagen voor ticketwijzigingen en de proliferatie van digitale boekingsstools.

Om nog maar te zwijgen van het groeiende aanbod van vluchten, maar niet in die mate dat er tariefloorlogen ontstaan. Door **vertragingen bij de leveringen door Boeing en Airbus**, waardoor er vorig jaar 240 vliegtuigen minder op de Amerikaanse markt waren, en de prioriteit die lagekostenmaatschappijen geven aan het verbeteren van marges en dividenden in plaats van groei, **is de Amerikaanse markt erin geslaagd om de val van overcapaciteit te vermijden.**

De som van dit alles heeft geresulteerd in aandelenkoersen op hun hoogste niveau ooit, in tegenstelling tot die van Air France-KLM. De aandelenkoers van United is in een jaar tijd met 190% gestegen en het bedrijf is nu bijna 35 miljard dollar waard.  
(...)

**> Hoe Boeing hoopt terug te komen na een dieptepunt in 2024**

(bron Les Echos) 28 januari 2025

***Mijn commentaar: De cijfers zijn binnen: de verliezen van Boeing in 2024 zijn kolossaal.***

*De nieuwe CEO is resoluut optimistisch, ondanks de tegenslagen die de B737, B787 en B777-X hebben ondervonden.*

*In dit stadium is het allemaal een kwestie van "ik ben een man van vertrouwen".*

### **Lees het artikel :**

Boeing heeft vorige week dan wel zijn verliezen voor 2024 bekendgemaakt, maar het cijfer is toch indrukwekkend. **Met een nettoverlies van 11,8 miljard dollar op 66,51 miljard dollar verloor de groep bijna evenveel geld, op een paar honderd miljoen na, als tijdens de Covid-crisis, toen het luchtvervoer vrijwel tot stilstand kwam.**

Maar de rekening wordt ronduit monsterlijk als je de verliezen optelt die zijn opgelopen sinds het laatste winstgevende boekjaar, in 2018. **In zes jaar tijd heeft Boeing bijna 36 miljard dollar verloren! Dat is bijna evenveel als al haar winsten in de voorgaande zes jaar, van 2013 tot 2018, die de meest winstgevende in haar geschiedenis waren.**

36 miljard verlies in zes jaar

Om de omvang van de daling te meten, hoeven we alleen maar te bedenken dat de Boeing-groep **in 2018, op** het hoogtepunt van zijn macht, een omzet boekte van 101 miljard dollar, met een winst van 10,5 miljard. Op dat moment **genereerde Airbus ongeveer 35% minder omzet, met een winstgevendheid die drie keer zo laag was. Vandaag heeft de Europese vliegtuigbouwer zijn Amerikaanse rivaal ingehaald en zijn rekeningen zijn al drie jaar zwart.**

**Sinds eind 2018 heeft Boeing het ene probleem na het andere.** De problemen van 2024 zijn bekend. Tussen het deurpaneel dat van de 737 Max werd gerukt in Alaska en de twee maanden durende stakingen op de productielijnen in Renton en Seattle, heeft de divisie commerciële vliegtuigen van Boeing 7,9 miljard dollar verloren. Kostenoverschrijdingen bij de belangrijkste militaire programma's van de Defence & Space divisie voegden daar nog eens \$5,41 miljard aan operationele verliezen aan toe. Alleen de dienstverlenende divisie (onderhoud en training) bleef positief, met een winst van 3,61 miljard dollar en een marge van 18,1%.

Redenen voor optimisme

**Toch biedt de balans van 2024 reden tot optimisme. Dit verklaart de koerssprong van meer dan 6% van het Boeing-aandeel op woensdag, nog voor de persconferentie, en het succes van de fondsenwerving van 21 miljard dollar van de groep in oktober.** Het verklaart ook het relatieve vertrouwen van de nieuwe CEO Kelly Ortberg, die zonder blikken of blozen verklaarde dat Boeing, ondanks deze recordverliezen, "vooruitgang boekt en sterker blijft worden".

**De belangrijkste reden om dit te geloven is de omvang van de**

**orderportefeuille, die in 2024 opnieuw is gegroeid** tot een totale waarde, civiel en militair, van 521,3 miljard dollar. Alleen al de divisie commerciële vliegtuigen heeft meer dan 5.500 vliegtuigen te leveren, ter waarde van 435,2 miljard dollar (vergeleken met 440,5 miljard dollar eind 2023). De behoefte aan vliegtuigen bij luchtvaartmaatschappijen is zo groot dat Boeing zelfs tijdens de staking meer dan 200 orders bleef boeken (279 voor het hele jaar).

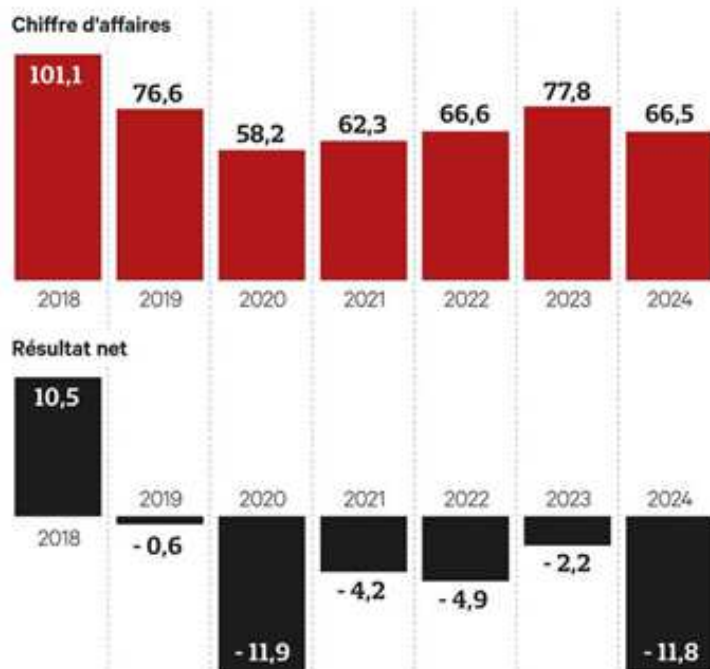
De ramp-up is begonnen

**Boeing hoeft dus alleen maar weer vliegtuigen te gaan produceren en leveren om het geld binnen te halen.** Daar is het bedrijf mee begonnen, met de levering van 57 vliegtuigen in december, waaronder 36 B737's. Maar het goede nieuws van de dag is de aankondiging van CEO Kelly Ortberg dat de productie van de B737, Boeings belangrijkste bron van geld, wordt opgevoerd naar 38 vliegtuigen per maand.

Toen de staking eindigde, hebben we ons niet gehaast om de productie te hervatten," legt de Boeing-baas uit. We zijn begonnen met de teams weer op snelheid te krijgen om onze activiteiten te stabiliseren. Maar vandaag is er geen enkele beperking meer die ons daarvan zou kunnen weerhouden", verzekerde de Boeing CEO.

## Les années horribilis de Boeing

En milliards de dollars



SOURCE : BOEING

Op weg naar opheffing FAA-beperkingen

Kelly Ortberg is zelfs optimistisch over de kansen om "in de tweede helft van het jaar" een opheffing te krijgen van het plafond van 38 B737's per maand dat wordt opgelegd door de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit. Daarna is **de vliegtuigbouwer van plan om de productiesnelheid voor de Max "elk half jaar met 5 vliegtuigen per maand" te verhogen**. Vóór de twee crashes in 2018 en 2019 mikte Boeing op 57 B737's per maand.

Aan de langeafstandskant **bevestigde de Boeing-baas ook zijn doelstelling om "later dit jaar" de productie te verhogen van 5 naar 7 B787's per maand en de eerste B777X in 2026 af te leveren, ondanks de problemen van deze zomer**.

Boeing hoopt zelfs het probleem op te lossen van het nieuwe presidentiële Air Force One-vliegtuig, dat al 2 miljard dollar heeft gekost. Kelly Ortberg onthulde zelfs dat hij afgelopen december een ontmoeting had met Elon Musk, als afgezant van het presidentschap, om manieren te bespreken om "de levering te versnellen" van deze speciaal uitgeruste Boeing 747.

De terugkeer naar een normale financiële situatie zal echter nog wel even duren. "Een terugkeer naar het genereren van een positieve kasstroom zal niet eerder plaatsvinden dan in de tweede helft van het jaar", aldus CFO Brian West. Het boekjaar 2025 zal daarom waarschijnlijk nog steeds in het rood staan, ook al zou de verbetering enorm zijn. Dit betekent dat **de vliegtuigbouwer niet in staat zal zijn om op korte termijn de lancering van een nieuw model te financieren, zoals Kelly Ortberg bevestigde. "Dit is meer een langetermijnkwesitie voor ons"**.

## > **Verenigd Koninkrijk: luchthaven Heathrow krijgt binnenkort derde start- en landingsbaan**

(bron La Tribune) 29 januari 2025

***Mijn commentaar:*** Heathrow airport zou een derde baan kunnen krijgen.

*Tot nu toe zijn alle uitbreidingsprojecten in westerse landen mislukt, ofwel om milieuredenen of omdat de economische rechtvaardiging niet werd aangetoond.*

**Lees het artikel :**

**Op woensdag kondigde de Britse minister van Financiën Rachel Reeves aan dat haar regering het controversiële project steunt om een derde start- en landingsbaan te bouwen op de Londense luchthaven Heathrow, de drukste luchthaven van Europa in termen van passagiersaantallen.**

De stap maakt deel uit van een plan om de economie van het land te stimuleren. "Deze regering steunt de aanleg van een derde baan op Heathrow", kondigde ze aan in een lange toespraak, waarin ze een reeks maatregelen uiteenzette om de trage groei te stimuleren.

Een afgekeurd project

**De plannen om Heathrow uit te breiden zijn niet nieuw, maar de steun van de regering voor deze maatregel is bekritiseerd door milieuorganisaties en een deel van haar Labour-kamp.** Het project zal echter worden onderworpen aan "een volledige beoordeling" om "ervoor te zorgen dat het project kosteneffectief is", maar ook dat de derde landingsbaan "zal worden gebouwd in overeenstemming met onze milieudoelstellingen", verzekerde de Britse minister van Financiën.

Eind 2020 sprak het Britse Hooggerechtshof zich na een juridische saga uit ten gunste van een derde landingsbaan. Maar het project werd vervolgens vertraagd door de Covid-19 pandemie en stuit nog steeds op tal van obstakels.

Heathrow, dat in 1946 werd geopend, ligt (...) 25 km ten westen van het centrum van Londen - waar nog vijf andere internationale luchthavens zijn - en bedient via vier terminals meer dan 200 rechtstreekse bestemmingen in meer dan 80 landen. (...)

Waarom Europese luchthavens ook willen uitbreiden

**Er zullen nieuwe terminals en start- en landingsbanen moeten worden gebouwd in Europa om de verwachte groei van het luchtverkeer op te vangen, stellen luchtvaartprofessionals.** De International Air Transport Association (IATA), de stem van de luchtvaartmaatschappijen, en het duopolie van vliegtuigfabrikanten Boeing en Airbus voorspellen nog steeds een verdubbeling van het aantal vliegvluchten in de komende 25 jaar, van 5 naar 10 miljard per jaar wereldwijd.

**Maar in West-Europa hebben maar weinig hubs uitbreidingen aangekondigd, terwijl er steeds meer politieke maatregelen komen om minder vliegvluchten aan te moedigen.** Professionals uit de sector, die al worstelen met de verzadigde Europese luchtverkeersleiding, maken zich zorgen over het vooruitzicht van te kleine luchthavens.

(...)

Dit weerhoudt de grote werken niet die elders plaatsvinden, in zonnige bestemmingen die populair zijn bij goedkope luchtvaartmaatschappijen, zoals Heraklion op Kreta. Lissabon plant ook een gigantische nieuwe luchthaven tegen 2034.

**Milieuactivisten en andere NGO's waarschuwen dat de enige manier om "nul netto emissies" te bereiken tegen 2050 is om nuchter te zijn.**

## Bonusartikel

### > Groei van het luchtvervoer zal de klimaatdoelstellingen van de sector ondermijnen

(bron Transport et Environnement) 13 januari 2025

*Mijn commentaar: Dit rapport van de NGO T&E (Transport and Environment) is een uitstekende samenvatting van de huidige situatie.*

*De basisgegevens die T&E gebruikt, zijn moeilijk te betwisten:*

- *De verkeersprognoses zijn die van de sector,*
- *de regels voor het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen zijn vastgesteld door de overheid,*
- *De hoeveelheden grondstoffen en groene stroom die nodig zijn om duurzame vliegtuigbrandstoffen te maken, worden geleverd door de industrie.*

*Directieleden van luchtvaartmaatschappijen (waaronder die van Air France-KLM) zijn zich terdege bewust van de moeilijkheden die komen kijken bij het behalen van hun doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen.*

*Daarom waarschuwen ze de overheid voortdurend om maatregelen te nemen om de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen te vergemakkelijken.*

*Maar deze kwestie mag andere acties die door de luchtvaartindustrie moeten worden ondernomen niet overschaduwen.*

*Ik zal het zo meteen hebben over condensatiesporen, waarvan de invloed op het klimaat van dezelfde orde van grootte is als de CO<sub>2</sub>-uitstoot.*

#### Lees het artikel :

T&E (Transport and Environment) toont aan dat de groeiprognoses voor de luchtvaartindustrie zullen leiden tot een verdubbeling van het aantal passagiers dat tegen 2050 in Europa zal worden vervoerd en dat het koolstofbudget van de luchtvaartsector tegen 2026 op zal zijn. De uitbreiding van luchthavens, de onderbelasting van de sector en de toename van het aantal reizen door de meest welvarende zijn allemaal kwesties die snel moeten worden aangepakt door wetgevers.

**Als de prognoses van Airbus en Boeing uitkomen, zal het passagiersverkeer van EU-luchthavens tegen 2050 verdubbeld zijn ten opzichte van 2019.** Dit is een van de bevindingen van de nieuwe T&E-studie, die bevestigt in welke mate **de**

**sector zich verwijderd van het decarbonisatietraject dat hij verondersteld wordt te volgen.**

In 2050, opnieuw volgens het groeiscenario van de luchtvaartindustrie, zal de Europese luchtvaart 59% meer brandstof verbruiken dan in 2019 [1], ondanks verbeteringen in brandstofefficiëntie. **Over 25 jaar zullen vliegtuigen die vanuit Europa vertrekken nog steeds ongeveer 21,1 miljoen ton fossiele paraffine verbranden.**

Met de groei die de industrie verwacht, zal de elektriciteit die nodig is om synthetische brandstoffen te produceren in 2050 groter zijn dan de huidige elektriciteitsbehoefte van Duitsland.

Vliegtuigen zullen in toenemende mate alternatieve brandstoffen gebruiken die bekend staan als SAF (duurzame vliegtuigbrandstoffen), die minder CO<sub>2</sub> uitstoten gedurende hun levenscyclus. Maar **zelfs bij gebruik van 42% SAF, zoals vereist door de Europese wet, zal de sector in 2049 net zoveel fossiele paraffine verbranden als in 2023.**

Er zijn twee soorten alternatieve brandstoffen: biobrandstoffen, gemaakt van biomassa, die als nadeel hebben dat ze niet erg duurzaam zijn. De andere zijn synthetische brandstoffen, gemaakt van hernieuwbare energiebronnen en CO<sub>2</sub>.

**Uit de analyse van T&E blijkt dat de Europese luchtvaart van plan is om tegen 2050 24,2 miljoen ton biobrandstoffen te verbruiken. Maar 80% van dit volume zal waarschijnlijk afkomstig zijn van niet-duurzame grondstoffen, zoals palmoliederivaten.**

Hoewel synthetische brandstoffen duurzamer en schaalbaarder zijn dan biobrandstoffen, zullen ze geen gelijke tred kunnen houden met de ongebreidelde groei van de luchtvaartsector. Europese wetgeving (bekend onder de naam RefuelEU Aviation) vereist dat vliegtuigbrandstoftanks tegen 2050 minstens 35% synthetische brandstoffen moeten bevatten.

**Als de groeiprognoses van de industrie worden gehaald, zou er 24,2 miljoen ton ekerosine nodig zijn. Aangezien voor de productie van synthetische brandstoffen echter veel elektrische energie nodig is, zou de energiebehoefte van de Europese luchtvaartindustrie groter zijn dan de totale Duitse elektriciteitsbehoefte in 2023 (506 TWh).**

De T&E-studie illustreert dus hoe de ongebreidelde groei van de sector de emissiereducties die mogelijk worden gemaakt door SAF teniet zou doen. SAF is alleen een oplossing voor het koolstofvrij maken van het luchtvervoer als het verkeersniveau onder controle wordt gehouden.

Met de groeicijfers van Airbus en Boeing zullen de emissies van de Europese

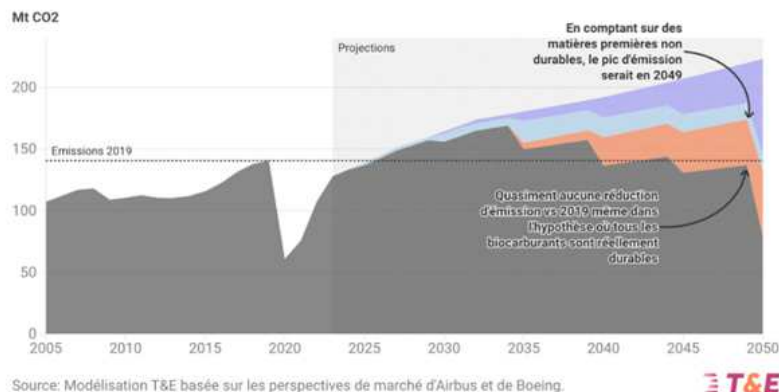


luchtvaart in 2049 met slechts 3% dalen ten opzichte van 2019 [2]. **In 2050, de datum waarop de EU netto nul emissies moet bereiken, zal de luchtvaartsector nog steeds 79 miljoen ton CO2 uitstoten. In dit tempo zou het koolstofbudget in 2026 uitgeput zijn, volgens T&E.**

### La croissance du trafic aérien annule les efforts permis par les SAF

Les réductions d'émissions permises par les SAF seront intégralement annulées par la croissance du trafic jusqu'en 2049, même dans un scénario optimiste sur la durabilité des biocarburants

- Emissions de CO2
- Emissions hypothétiquement évitées avec des biocarburants non-durables
- Emissions potentiellement évitées avec des biocarburants durables (huile de cuisson usagée...)
- Emissions évitées avec le e-kérosène



Deze cijfers doen je duizelen," zegt Jérôme du Boucher, hoofd luchtvaart bij T&E France. **De groeiplannen van de luchtvaartindustrie zijn volledig in tegenspraak met de klimaatdoelstellingen van Europa en pakken de omvang van de klimaatcrisis niet aan.** Een paradigmaverschuiving en echt leiderschap in klimaatkwesties zijn nu nodig om het probleem op te lossen. De geloofwaardigheid van de luchtvaart staat op het spel".

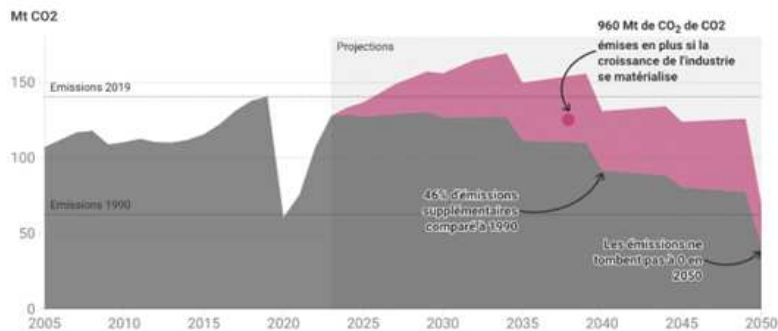
De Europese Commissie heeft een plan opgesteld om de uitstoot tegen 2040 met 90% te verminderen ten opzichte van 1990. Alle sectoren, inclusief de luchtvaart, moeten hun impact op het klimaat aanpakken. Op basis van de impactstudie van de Commissie **verwacht T&E een gemiddelde jaarlijkse groei van het verkeer van 1,4% tussen 2023 en 2050, wat 60% minder is dan de prognoses van Airbus en Boeing.**

**Deze lagere groeiprognose zal echter resulteren in een toename van de emissies met 46% in 2040 ten opzichte van 1990, wat bij lange na niet genoeg is om een netto nuluitstoot te bereiken. Dit zou erop neerkomen dat de luchtvaart een gratis ritje krijgt ten koste van alle andere sectoren, waarschuwt T&E.**

## Le scénario 2040 de la Commission européenne ne répond toujours pas au défi de la décarbonation

Et 960 millions de tonnes supplémentaires de CO<sub>2</sub> seront émises si la croissance du trafic reste incontrôlée

■ Emissions avec le scénario 2040 de la Commission  
■ Emissions supplémentaires correspondant au niveau de croissance de l'industrie



Source: Modélisation T&E basée sur l'étude d'impact 2040 de la Commission européenne et sur les perspectives de marché d'Airbus et de Boeing



De doelstelling om emissies te verminderen moet gepaard gaan met concrete maatregelen

De Europese Commissie heeft vooralsnog geen concreet plan om de groei van de luchtvaartsector te beperken in haar doelstelling voor 2040. **Als er geen beleid komt om de groei van het verkeer tegen te gaan, zullen de luchtvaartemissies in Europa niet snel genoeg dalen.**

T&E dringt er bij de Europese Commissie op aan om met voorstellen te komen om de uitbreiding van luchthaveninfrastructuur in Europa een halt toe te roepen, zakenreizen op 50% van het niveau van 2019 te houden, het probleem van frequent flyers op te lossen en de onderbelasting van de sector te herzien. In dit verband **moet Frankrijk onverwijld op één lijn komen met zijn Duitse, Britse en Nederlandse burens door de belasting op vliegtickets aanzienlijk te verhogen.** Als dergelijke maatregelen uitblijven en de voorspellingen van Airbus en Boeing uitkomen, schat T&E dat er op Europees niveau tussen 2023 en 2050 960 miljoen ton extra CO<sub>2</sub> kan worden uitgestoten in vergelijking met de voorspellingen van de Europese Commissie.

"We verwelkomen de doelstelling van de Europese Commissie om de uitstoot met 90% te verminderen. Maar zo'n doelstelling is zinloos als ze niet gepaard gaat met concreet beleid om de uitstoot van de luchtvaart te verminderen. De sector heeft in zijn geschiedenis geprofiteerd van talloze vrijstellingen; het is tijd om het over een andere boeg te gooien," concludeert Jérôme du Boucher.

Noot voor de redactie

[1] Hieronder vallen fossiele paraffine, biobrandstoffen (waarvan vele niet duurzaam zijn) en synthetische brandstoffen (of e-fuels).

[2] Met de optimistische aanname dat alle biobrandstoffen duurzaam zijn en een vermindering van 85% van de uitstoot per eenheid mogelijk maken vergeleken met fossiele paraffine.

## Einde persoverzicht

### > Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 31 januari op **8.000 euro**. In de loop van de week is het **sterk gestegen (+7,61%)**.

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

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is €9,26** (vergeleken met €17,50 begin januari 2024). 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:** Na medio januari een historisch dieptepunt te hebben bereikt, is de koers van het aandeel Air France-KLM met 10% gestegen.*

*Toch blijft de koers extreem laag.*

### > Brandstofprijzen deze

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op 95 dollar.** Eind juni 2023 was hij \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$1) tot \$77 per vat.**

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

***Mijn commentaar:** De olieprijsen zijn de afgelopen twee maanden 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. Je 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

.