

Air France-KLM rekent op Emmanuel Macron om bod op TAP Air Portugal door te drukken



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1006, 3 maart 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](#) 

De brief van maandag

Inhoud :

Air France-KLM rekent op Emmanuel Macron om bod op TAP Air Portugal door te drukken

Air Canada tekent belangrijk contract met AFI KLM E&M voor de uitrusting van haar Boeing 787 vloot

TSBA: volgen de luchtvaartmaatschappijen Transavia?

Lufthansa lijkt kandidaat om 25% van Air Europa over te nemen
IAG legt de lat hoger in Europa, met recordresultaten in 2024

Airbus' A220 heeft slechtste jaar ooit

Air France-KLM: gaat de koers van het aandeel weer stijgen?

> Air France-KLM rekent op Emmanuel Macron om bod op TAP Air Portugal door te drukken

(bron Les Echos) 27 februari 2025

Mijn commentaar: De grote manoeuvres rond TAP Air Portugal en Air Europa (zie het artikel over Lufthansa hieronder) zijn al enkele weken aan de gang.

De belangrijkste Europese groepen voeren een hevige strijd om een van deze twee maatschappijen over te nemen, ook al zijn er maar drie in de running. Tenzij een onverwachte speler, zoals de Chinese groep HNA (zie mijn [brief nr. 1004](#)) het evenwicht verstoort.

Deze hypothese lijkt echter onwaarschijnlijk, ook al heeft de Portugese regering onlangs melding gemaakt van de interesse van een dozijn entiteiten, waaronder niet-Europese bedrijven en investeringsfondsen.

De door de Portugese regering gestelde voorwaarden zouden geen probleem moeten vormen voor Air France-KLM, dat in een vergelijkbare context al soortgelijke overnames heeft gedaan, met name van KLM en SAS.

Lees het artikel :

Nu het privatiseringsproces van TAP Air Portugal de laatste rechte lijn ingaat, **rekent Air France-KLM op het staatsbezoek van Emmanuel Macron aan Lissabon op woensdag en donderdag om het bod door te drukken.** Volgens onze informatie zal de CEO van Air France-KLM, Benjamin Smith, samen met andere leidinggevendenden van de groep aanwezig zijn op de presidentiële reis, die een formele zitting van het parlement omvat, evenals gesprekken met de president van de Republiek, Marcelo Rebelo de Sousa en zijn premier, Luis Montenegro, die afgelopen april werd benoemd.

De Franse delegatie zal zo de zaak van Air France-KLM kunnen bepleiten tegenover concurrerende aanbiedingen van de Lufthansa-groep en de IAG-groep, **en een beter inzicht krijgen in de verwachtingen van de Portugese regering.** Dit komt net op het moment dat de regering zich voorbereidt om volgende maand de privatisering van de nationale luchtvaartmaatschappij van Portugal, die door de vorige regering in 2023 werd gestart maar door de vervroegde parlamentsverkiezingen in maart 2024 werd onderbroken, weer op gang te brengen. Het doel is om de operatie tegen het einde van het jaar of begin 2026 af te ronden.
(...)

De koper van TAP Air Portugal zal zich moeten inzetten voor het behoud van de identiteit van het bedrijf, het merk en het hoofdkantoor, en voor de verdere ontwikkeling van de hub in Lissabon en de rol daarvan als de belangrijkste hub voor verkeer tussen Brazilië en Europa, met meer dan 2 miljoen Braziliaanse passagiers in 2024, op een totaal van 16 miljoen.
(...)

Volgens de Portugese pers zou de centrumrechtse **regering** van Luis Montenegro **niettemin bereid zijn om minstens 49% van het kapitaal en de operationele controle over de luchtvaartmaatschappij te verkopen.** Het doel is niet alleen om de toekomst van de luchtvaartmaatschappij veilig te stellen onder de vleugels van

een van de drie Europese zwaargewichten in de sector, maar ook om alle of een deel van de staatssteun terug te krijgen die aan TAP is gegeven tijdens de pandemie, in totaal 1,2 miljard euro.

Dit zijn allemaal voorwaarden waaraan Air France-KLM bereid zou zijn te voldoen om het bod binnen te halen. De groep, die al twee delegaties naar Lissabon heeft gestuurd, in oktober en eind januari, heeft al gezegd bereid te zijn een meerderheids- of minderheidsbelang te nemen, afhankelijk van het besluit van de autoriteiten. **Air France-KLM heeft ook toegezegd de autonomie van TAP Air Portugal te zullen behouden, onder verwijzing naar het voorbeeld van het succesvolle huwelijk met KLM en, meer recentelijk, de samenwerking met SAS.** De groep ziet er ook geen probleem in als de Portugese staat een belang zou behouden in TAP Air Portugal, aangezien het de Franse en Nederlandse regering al aan boord heeft, evenals de Deense regering bij SAS.

Air France-KLM benadrukt ook het complementaire karakter van haar huidige netwerk, dat zich richt op Noord- en Zuid-Amerika en Afrika, en het netwerk van TAP Air Portugal in Brazilië en een deel van Afrika. De Air France-KLM-groep vormt nu al een echte luchtbrug tussen Frankrijk en Portugal, met 200 vluchten per week, een marktaandeel van 45% (inclusief 35% voor Transavia) en bijna 4,5 miljoen passagiers van en naar Portugal in 2024 (een stijging van 25% ten opzichte van 2019).

In tegenstelling tot de IAG-groep, die British Airways en Iberia bezit, wordt Air France-KLM er niet van verdacht de hub Lissabon te willen afstoten ten gunste van Madrid. Deze vrees heeft de voorzitter van de Portugese vereniging van reisbureaus er al toe aangezet om publiekelijk stelling te nemen tegen het bod van IAG.

Als je de Portugese pers leest, lijkt het bod van Air France-KLM echter te lijden onder een aantal handicaps. Een daarvan is de verzachtende herinnering die is overgebleven na de privatisering van de belangrijkste Portugese luchthavens aan de Vinci-groep. De Franse groep wordt regelmatig bekritiseerd vanwege de verzadiging van de luchthaven van Lissabon, die soms chaotisch is. Air France-KLM is ook een van de belangrijkste concurrenten van TAP in Brazilië en Afrika. Al deze moeilijkheden zouden de Lufthansa-groep in de kaart kunnen spelen, ook al moet deze laatste de overname van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA Airways nog verwerken.

> Air Canada tekent belangrijk uitrustingscontract met AFI KLM E&M voor haar Boeing 787-vloot

(bron: Le Journal de l'Aviation) 25 februari 2025

Mijn commentaar: Dit succes voor AFI KLM E&M geeft mij de gelegenheid u eraan te herinneren dat elk onderhoudscontract een aanzienlijke investering met zich meebrengt.

Dit kan variëren van het aanleggen van een voorraad reserveonderdelen tot het bouwen van een onderhoudswerkplaats dicht bij de klant.

Dit is de prijs die we moeten betalen om een snelle service van hoge kwaliteit te kunnen bieden.

Lees het artikel :

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) en Air Canada hebben een 10-jarig contract getekend voor het onderhoud van 58 Boeing 787 vliegtuigen in de vloot van de Canadese luchtvaartmaatschappij. Dit is het eerste grote onderhoudscontract voor apparatuur tussen de twee luchtvaartgroepen. De MRO-divisie van de Air France-KLM groep specificeert dat het een nieuwe voorraad speciale onderdelen in Toronto zal plaatsen om de activiteiten van Air Canada te ondersteunen.

Air Canada heeft momenteel 39 Dreamliners (31 787-9's en 8 787-8's) in haar vloot, een aantal dat zal worden verhoogd tot 58 vliegtuigen in 2029, met name door de komst van 18 787-10's. De Canadese luchtvaartmaatschappij heeft ook opties voor nog eens 12 Boeing 787's. De helft van haar langeafstandsvloot zal dan uit Dreamliners bestaan.

"Dit baanbrekende contract met Air Canada weerspiegelt onze gedeelde visie op innovatie en uitmuntendheid in de luchtvaart. We zijn vereerd dat we robuuste apparatuurondersteuning kunnen bieden aan de groeiende vloot van Air Canada. Deze samenwerking maakt gebruik van de sterke punten van beide luchtvaartmaatschappijen en zet een nieuwe standaard voor industriële partnerschappen. We kijken uit naar een decennium van wederzijdse groei en succes," aldus Mathieu Essenberg, Executive Vice President KLM Engineering & Maintenance.

Air Canada heeft al gebruik gemaakt van de diensten van de MRO-divisie van de Air France-KLM-groep, met name voor GE90- (777) en CFM56-motoren (A320 & A340-familie), de APS5000 APU (787) en voor casco-gerelateerde evenementen.

> TSBA: zullen de luchtvaartmaatschappijen Transavia volgen?

(bron: L'Écho touristique) 26 februari 2025

Mijn commentaar: Air France heeft uitgelegd waarom het, in tegenstelling tot Transavia, heeft besloten geen verhoging met terugwerkende kracht toe te passen.

"Gezien haar internationale netwerk met boekingen in vele valuta en met meerdere betaalmiddelen, het grote aantal klanten dat via reisbureaus boekt en het risico van storingen op luchthavens, zal Air France het verschil tussen het bij de boeking betaalde bedrag en het daadwerkelijk verschuldigde bedrag niet aan haar klanten in rekening brengen" (bron AFP).

Hierdoor zal Air France een extra last van enkele tientallen miljoenen euro's dragen, ondanks het feit dat "het niet toestaan van voldoende tijd tussen de goedkeuring van de begrotingswet en de inwerkingtreding van de belastingverhoging" de verantwoordelijkheid van de regering is.

Lees het artikel :

Een onaangename verrassing voor bijna 800.000 **Transavia-passagiers**: de lagekostenmaatschappij die deel uitmaakt van de Air France-KLM-groep **gaat hen een toeslag vragen op reeds gekochte tickets, om rekening te houden met de verhoging van de belasting op luchtvervoer in Frankrijk**. "Klanten met tickets gekocht voor 28 oktober 2024 en na 7 december 2024, voor reizen vanaf 3 maart 2025, zullen binnenkort een e-mail ontvangen om de betaling te regulariseren", aldus een persbericht van Transavia. Ter herinnering, op 1^{er} maart zal de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA) stijgen naar 7,4 euro van 2,63 euro voorheen voor vluchten binnen of naar Europa, en zal verdubbelen naar 15 euro voor bestemmingen buiten Europa.

In tegenstelling tot haar low-cost dochteronderneming, heeft Air France aangegeven een dergelijke verhoging met terugwerkende kracht niet toe te passen. "**Gezien haar internationale netwerk, met boekingen in tal van valuta en met gebruik van meerdere betaalmiddelen, het grote aandeel klanten dat via reisbureaus boekt en het risico van verstoringen op luchthavens, zal Air France haar klanten het verschil tussen het bij de boeking betaalde bedrag en het daadwerkelijk verschuldigde bedrag niet in rekening brengen**", aldus de Franse luchtvaartmaatschappij in een verklaring die naar de pers is gestuurd.

Corsair van haar kant "zal het teveel aan belasting niet vorderen van klanten die hun tickets al bij de maatschappij hebben gekocht", vertelde de directie van de

Franse luchtvaartmaatschappij aan L'Echo touristique.

Hetzelfde geldt voor de Britse lagekostenmaatschappij easyJet, die aangeeft de solidariteitsbelasting alleen toe te passen op tickets die zijn gekocht vanaf 1 maart 2025, de datum waarop de belastingverhoging van kracht wordt.

De directie van de luchtvaartmaatschappijen van de Dubreuil-groep (French Bee en Air Caraïbes) wilde in dit stadium haar strategie niet bekendmaken en geen commentaar geven op de TSBA.

"Elke speler in de sector neemt zijn eigen beslissingen over hoe de verhoging van de belasting op vliegtickets door te berekenen", aldus **de Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers** (FNAM), die de Franse luchtvaartsector vertegenwoordigt. De federatie **wees erop dat ze "de regering en het parlement zorgvuldig had gewezen op de problemen die voor zowel luchtvaartmaatschappijen als passagiers ontstaan doordat er niet voldoende tijd is gelaten tussen de goedkeuring van de begrotingswet en de inwerkingtreding van de belastingverhoging"**. "Voor de goede orde: de periode die wordt aanbevolen door internationale instanties zoals de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en IATA "is tussen de drie en zes maanden", aldus FNAM.

> **Lufthansa lijkt een kandidaat voor de overname van 25% van Air Europa**

(bron LCE) 26 februari 2025

Mijn commentaar: Na het opgeven van Iberia (een dochteronderneming van IAG) blijven Lufthansa en Air France-KLM de belangrijkste geïnteresseerde groepen.

Volgens de Spaanse pers is het bod van Air France-KLM lager dan dat van Lufthansa.

We mogen ook de interesse van de Chinese groep HNA niet vergeten (zie mijn brief nr. 1004). Maar het zou verrassend zijn als deze groep zou winnen. Europese regelgeving verbiedt een niet-Europese investeerder om meer dan 50% van een Europese luchtvaartmaatschappij te controleren.

Volgens de Spaanse pers is Air Europa van plan om deze week de laatste hand te leggen aan haar aandeelhoudersstructuur.

Lees het artikel :

Lufthansa lijkt de belangrijkste kandidaat te zijn om 25% van het kapitaal van Air Europa over te nemen, voor een bedrag van ongeveer 240 miljoen euro.

Bronnen geciteerd door El Confidencial verklaren dat de twee bedrijven een "wet lease" hebben getekend, een contract voor het verhuren van vluchten, zodat Lufthansa de exploitatie van Hidalgo's luchtvaartmaatschappij kan controleren.

Volgens El Confidencial **heeft de Duitse maatschappij een wet lease getekend, "inclusief vliegtuigen, bemanning, onderhoud en verzekering, tussen Brussel en New York", als een piloottest om de prestaties van de Spaanse maatschappij op lange-afstandsvluchten te evalueren voordat een mogelijke toetreding tot het aandeelhouderschap wordt afgerond.**

De Hidalgo's, die 80% van Air Europa bezitten, waren van plan om 20% van het bedrijf te verkopen, maar ze hebben dit verhoogd naar 25% om 240 miljoen euro op te halen en dit geld te gebruiken om de helft van de lening van de State Industrial Property Company (SEPI) af te betalen, aangezien de luchtvaartmaatschappij in 2026 een lening van 235 miljoen euro moet terugbetalen die tijdens de pandemie is afgesloten.

Lufthansa, dat wordt geadviseerd door Goldman Sachs, heeft Air Europa beloofd om de onderhandelingen met Boeing voor de levering van tien 787 Dreamliners te vergemakkelijken, wat de operationele capaciteit van de Spaanse luchtvaartmaatschappij zou vergroten, legt de zakenkrant uit.

(...)

Volgens de bronnen van El Confidencial **verwacht de in Hildago gevestigde luchtvaartmaatschappij deze week niet-bindende aanbiedingen te ontvangen voor de verkoop van een kwart van haar kapitaal.**

> IAG blijft de lat hoger leggen in Europa, met recordresultaten in 2024

(bron Les Echos) 28 februari 2025

Mijn commentaar: De resultaten van de IAG Group zijn indrukwekkend. De drie belangrijkste luchtvaartmaatschappijen van de groep (British Airways, Iberia en Vueling) hebben operationele marges van meer dan 11% aangekondigd.

De aandeelhouders van IAG glimlachen.

De grootste aandeelhouder is Qatar Airways, met 25,98% van het kapitaal. Het zal

bijna 110 miljoen euro aan dividenden ontvangen.

Daarmee heeft het een ruime voorsprong op de tweede en derde aandeelhouder, die elk slechts 3,14% van het kapitaal van IAG in handen hebben.

Lees het artikel :

Ook dit jaar zal IAG de te bereiken benchmark zijn, of in ieder geval proberen te benaderen, voor het Europese luchtvervoer. Vrijdag onthulde het moederbedrijf van British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus en Level resultaten voor 2024 die de verwachtingen ver overtroffen, **met een omzetsijging van 9% tot €32,1 miljard en een stijging van het bedrijfsresultaat vóór bijzondere posten van 26,7% tot €4,44 miljard.**

Dit betekent een operationele marge van 13,8% (vergeleken met 11,9% in 2023), **waardoor IAG de meest winstgevende van de drie grote Europese luchtvervoersgroepen is, vóór Lufthansa en Air France-KLM**, ook al hebben deze laatste hun jaarresultaten nog niet gepubliceerd. **Alleen Turkish Airlines kan concurreren.** In het geval van Air France-KLM, dat zijn cijfers op 6 maart bekendmaakt, verwacht de analistenconsensus in het beste geval een operationele winst van 1,574 miljard op een omzet van 31,552 miljard, wat een marge van 4,98% oplevert.

Tegen deze achtergrond **zorgt IAG voor haar aandeelhouders, met dividenden en een nieuw aandeleninkoopplan ter waarde van €1 miljard tegen 2025.** Dit verklaart de stijging van de aandelenkoers van IAG met 130% in de afgelopen 12 maanden, vergeleken met een daling van de aandelenkoers van AF-KLM met 35% in 2024.

Net als haar belangrijkste concurrenten **blijft IAG profiteren van de groei van het verkeer, met name tussen de Verenigde Staten en Europa**, een groeiende premiummarkt, nog steeds goedkope olie **en de modernisering van haar vloot**, met grotere, efficiëntere vliegtuigen die de kosten per stoel verlagen. Daarbij komt, net als bij Air France-KLM en Lufthansa, de groeiende bijdrage van het frequent flyer-programma, dat in 2024 met een winst van 495 miljoen euro de op twee na grootste winstbron zal zijn. Volgens de prognoses van IAG, die niet erg gedetailleerd zijn, zouden deze factoren een rol moeten blijven spelen in 2025.

De belangrijkste kracht van IAG blijft echter British Airways en haar dominante positie op London Heathrow, de belangrijkste hub voor luchtverkeer tussen Noord-Amerika en Europa, met een marktaandeel van 45%. De Britse luchtvaartmaatschappij alleen al genereerde 45% van de inkomsten van de Groep in 2024 en 46% van de bedrijfsinkomsten, voor 37,8% van het passagiersverkeer (46,16 miljoen op een totaal van 122 miljoen). **Het is ook de meest winstgevende**

van de groep, met een marge van 14,2%, in lijn met haar premium positionering, die de CEO van de groep, de Spanjaard Luis Gallego, wil verhogen tot 15%.

Het premium karakter van British Airways zou de komende jaren zelfs nog verder versterkt moeten worden, met een investeringsplan van 8 miljard euro, waaronder de renovatie van de cabines van de Airbus A380's, met de installatie van een nieuwe "First suite" vooraan, eind 2025.

De andere luchtvaartmaatschappijen van de groep zetten niettemin meer dan respectabele prestaties neer: . Dit geldt in het bijzonder voor **Iberia (11,5% operationele marge** op een omzet van 7,542 miljard euro), waarvan de hub Madrid-Barajas voor de Zuid-Amerikaanse markt is wat Heathrow is voor de Noord-Amerikaanse markt, met een marktaandeel van 30%. Deze rol zal dit jaar nog groter worden met de komst van de eerste Airbus A321 XLR's in de vloot van Iberia, waarmee nieuwe secundaire non-stop bestemmingen in de Verenigde Staten kunnen worden bediend. Iberia en Aer Lingus hebben al 3 van deze toestellen in ontvangst genomen en verwachten er nog tien tegen 2025.

Vueling presteerde ook goed op de middellangeafstandsmarkt. De low-cost dochteronderneming van Barcelona **genereerde vorig jaar een marge van 12,3%** op een omzet van 3,261 miljard euro. **Aer Lingus**, de nieuwste aanwinst van de groep, **boekte ook een marge van 8,6%** op een omzet van 2,376 miljard euro, door de luchthaven van Dublin te gebruiken als alternatieve toegangspoort tot de Amerikaanse markt (met de mogelijkheid om de Amerikaanse politieformaliteiten in Dublin af te handelen).

Wat betreft het 'vijfde element', de low-cost langeafstandsluchtvaartmaatschappij Level, die niet het verwachte succes had geboekt in Frankrijk en nu voornamelijk opereert vanuit Barcelona, zijn de resultaten niet gedetailleerd, maar het verkeer steeg in 2024 met 20,7% tot 846.000 passagiers.

> **Airbus A220 slechtste jaar ooit**

(bron: La Presse Canada) 9 januari 2025

Mijn commentaar: De Pratt & Whitney-motoren die de A220 aandrijven, evenals bepaalde A320-, A321- en Embraer-vliegtuigen, hebben te lijden onder een defect dat verband houdt met een metaalpoeder dat wordt gebruikt bij de productie van hogedrukturbineschijven, wat tot storingen leidt.

Bijna duizend vliegtuigen zijn getroffen en de reparatietijd kan oplopen tot een jaar

door een gebrek aan reserveonderdelen.

In de tussentijd leasen luchtvaartmaatschappijen vliegtuigen, op kosten van Pratt & Whitney. Sommige gaan zelfs zo ver dat ze de motoren van geleasede vliegtuigen uit elkaar halen en opnieuw in hun eigen vloot installeren, om zo hetzelfde cabinecomfort voor hun passagiers te garanderen.

De vraag is: heeft Pratt & Whitney de financiële middelen om deze compensatie te dekken?

Op langere termijn zou deze situatie de prijs van motoren kunnen opdrijven, met name voor klanten van de A220, die geen alternatief hebben.

In tegenstelling tot de A320 en A321, die kunnen worden aangedreven door CFM International LEAP-motoren, wordt de A220 uitsluitend aangedreven door Pratt & Whitney-motoren.

Lees het artikel :

Laten we eerlijk zijn, **de markt heeft zijn twijfels over de motoren,**" gaf Benoît de Saint-Exupéry, vice-president verkoop commerciële vliegtuigen van Pratt & Whitney, woensdag toe in antwoord op een vraag van La Presse. We verwachten dat **Pratt & Whitney** de duurzaamheid van de motoren zal verbeteren. Dit verklaart waarom 2024 minder robuust was dan verwacht.

Hij nam samen met Christian Scherer, CEO van de divisie commerciële vliegtuigen, deel aan de presentatie van de order- en leveringscijfers van de Europese multinational. In totaal haalde Airbus 826 netto orders binnen en leverde 766 vliegtuigen af.

De afgelopen 12 maanden waren turbulent wat betreft de verkoop van de vliegtuigen die zijn ontwikkeld door Bombardier, dat afgelopen juli 410 miljoen [Canadese dollar, of 270 miljoen euro] extra kreeg van de regering van Quebec.

Het haalde slechts 17 nieuwe orders binnen. Tegelijkertijd annuleerde Airbus een contract voor 14 vliegtuigen met het Russische bedrijf Ilyushin en werden 12 andere orders geannuleerd. Het resultaat op netto orders was dus negatief.

Dit staat in schril contrast met de oogst van de afgelopen twee jaar, die bijna 250 orders bedroeg.

Het is de vroegtijdige slijtage van bepaalde onderdelen van de motoren van Pratt & Whitney die de A220's voor lange tijd aan de grond houdt. Het

vliegtuig is niet het enige in deze situatie. Airbus A320neo en A321LR modellen en Embraer E2's worden ook getroffen.

Als gevolg hiervan kunnen A220-klanten zoals airBaltic, JetBlue, Air Canada en Delta Airlines niet vertrouwen op hun vliegtuigen. **Volgens luchtvaartdatabedrijf Cirium staat ongeveer 35% van de door Airbus geleverde A220's momenteel aan de grond.**

De Saint-Exupéry zei ook dat hij verwachtte dat de vraag zou vertragen na twee jaar van "zeer sterke" verkoop van de in Mirabel en Mobile, Alabama gebouwde vliegtuigen.

John Gradek, een luchtvaartdeskundige en docent aan de McGill University, gelooft dat er **nog een andere factor meespeelt**. Met 516 vliegtuigen die nog moeten worden geleverd en **de productie die nog lang niet op kruissnelheid is, zijn de doorlooptijden nog steeds te lang voor luchtvaartmaatschappijen die besluiten de vliegtuigen te bestellen**, zegt de specialist. En dat schaadt de verkoop, meent hij.

Het gaat tot zeven jaar duren om ze te leveren," zegt Gradek. Er zijn potentiële klanten die dat niet leuk vinden. Je kunt drie of vier jaar wachten, maar daarna is het een lange tijd.

(...)

Elk uitstel kan gevolgen hebben voor de belastingbetalers in Quebec, die tot nu toe meer dan 2 miljard [Canadese dollar, of 1,3 miljard euro] in dit door Bombardier ontwikkelde programma hebben geïnjecteerd.

Door in juli in te stemmen met een herinjectie van 410 miljoen [Canadese dollar, of 270 miljoen euro], kon Quebec het moment waarop Airbus zijn aandeel in de A220 zou terugkopen, uitstellen tot 2035. Hoe langer de winst wordt ingehouden, hoe groter het risico dat het door de staat verkregen bedrag zal dalen.

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM: op weg naar een koersherstel?

(bron: Bloomberg) 25 februari 2025

Mijn commentaar: Aanstaande donderdag publiceert Air France-KLM haar jaarresultaten voor 2024.

Ze zullen nauwlettend in de gaten worden gehouden door beleggers, die hopen op een duidelijke verbetering ten opzichte van 2023.

Lees het artikel :

Het aandeel Air France had een bijzonder moeilijk jaar in 2024, gekenmerkt door een scherpe daling van de winstgevendheid en een aanzienlijke verslechtering van de balans in 2023 en 2024 ondanks een stijging van de omzet. Verzwakt door hogere operationele kosten en een onzeker economisch klimaat, **daalde de koers van het aandeel scherp naar een historisch dieptepunt van €7**. Sinds half januari heeft het aandeel zich echter spectaculair hersteld, met een opleving van meer dan 25%.

(...)

Daggrafiek van het Air France aandeel sinds mei 2024



Bron: IG Grafiek

De duurzaamheid van de opleving zal echter vooral afhangen van het vermogen van het management om de winstgevendheid van de groep te herstellen en de markten gerust te stellen over zijn financiële kracht. **De financiële resultaten voor het vierde kwartaal van 2024, die op 6 maart worden gepubliceerd, zullen daarom cruciaal zijn voor de prestaties van het aandeel op korte termijn. Ook de prognoses zullen nauwlettend in de gaten worden gehouden.** Analisten voorspellen een sterk winstherstel in 2025, met een geschatte stijging van de nettowinst met 93% dankzij beter kostenbeheer, capaciteitsoptimalisatie en tariefverhogingen.

De luchtvaartsector staat echter nog steeds voor grote structurele uitdagingen. De volatiliteit van de olieprijs, de energietransitie die enorme investeringen vereist en de toenemende concurrentiedruk van lagekostenmaatschappijen zijn allemaal factoren die het herstel van Air France-KLM kunnen vertragen.

Om beleggers op de lange termijn te overtuigen, zal de luchtvaartmaatschappij moeten aantonen dat ze in staat is om te profiteren van de opleving van het verkeer en tegelijkertijd haar balans te consolideren. Als de komende kwartaalresultaten dit positieve traject bevestigen, kan de koers van het aandeel verder herstellen en geleidelijk het vertrouwen van de markt herwinnen.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 28 februari op **8,806 euro**. Over de hele week is het **gestegen (+3,53%)**.

De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is **9,23 euro** (deze was 17,50 euro 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 22% gestegen.*

Toch blijft de koers extreem laag.

Beleggers hebben hoge verwachtingen voor de jaarresultaten van 2024, die op donderdag 6 maart worden gepubliceerd.

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met **\$ 4 gedaald naar \$ 90**. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$73 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojode 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.

De prijs van vliegtuigbrandstof bereikte midden december een dieptepunt van 85 dollar. De afgelopen drie weken was de prijs stabiel rond de \$95, een eerlijke prijs voor luchtvaartmaatschappijen.

> **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 u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

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 brief 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