

Financiën: Doet Air France-KLM het beter dan Lufthansa of IAG?



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1009, 24 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

Financiën: Doet Air France-KLM het beter dan Lufthansa of IAG?

Air France, Lufthansa, IAG... Vraag naar Amerikaanse vluchten weerstaat Trump

Drie jaar na de crash van het China Eastern-vliegtuig heeft de toezichthouder nog steeds geen rapport...

Boeing krijgt budget van 20 miljard dollar voor ontwikkeling toekomstige Amerikaanse F-47 gevechtsvliegtuig van zesde generatie

Luchtvervoer: de opkomst van chartering voedt de angst voor sociale dumping

> Financiën: Doet Air France-KLM het beter dan Lufthansa of IAG?

(bron TourMag) 11 maart 2025

Mijn commentaar: Een vergelijking van de drie belangrijkste Europese groepen in het passagiersvervoer laat een minder gunstige positie voor Air France-KLM zien.

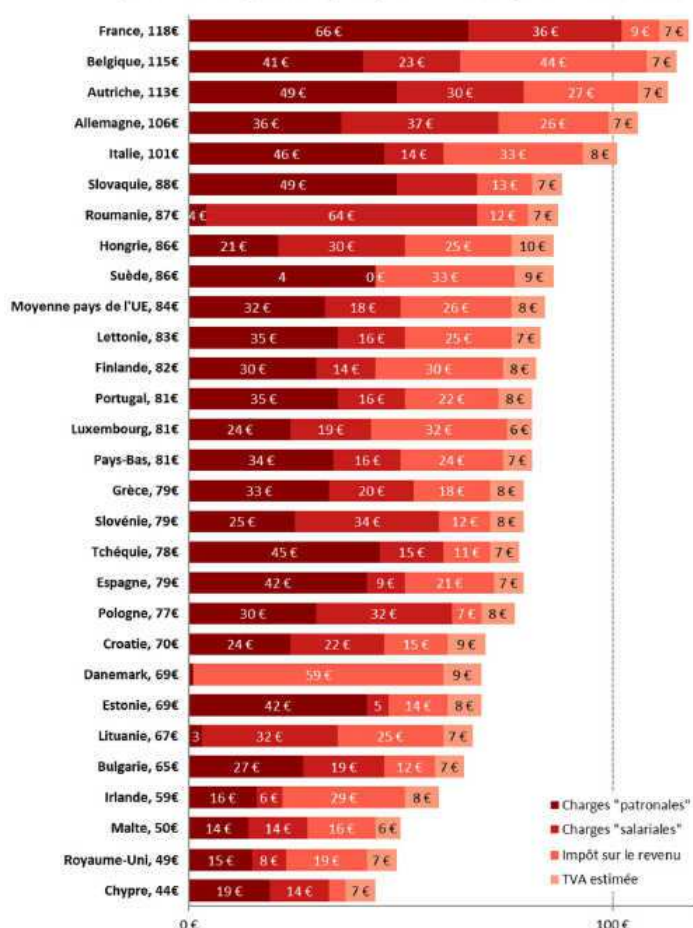
Een diepgaandere analyse nuanceert deze observatie echter: de prestaties van de groep zijn niet zo ongunstig als ze op het eerste gezicht lijken.

De invloed van loon- en belastingkosten

De verschillen in loonkosten tussen de groepen zijn aanzienlijk, deels door verschillen in belastingen.

Het jaarlijkse onderzoek van het Institut économique Molinari, dat de "Tabel van de belastingdruk in Europa" publiceert, helpt om deze analyse te verfijnen.

Figure 4 : Charges et impôts pour 100 € de pouvoir d'achat réel en 2024



Deze tabel, gebaseerd op gemiddelde alleenstaande werknemers zonder kinderen, geeft een overzicht van werkgevers- en werknemersbijdragen, inkomstenbelasting en geschatte btw.

Om een zinvolle vergelijking te maken :

- Lufthansa is gewaardeerd op basis van cijfers voor België, Oostenrijk en Duitsland.
- IAG gebruikt gegevens uit Spanje en het Verenigd Koninkrijk.
- Air France-KLM wordt geanalyseerd op basis van cijfers voor Frankrijk en Nederland.

Over het geheel genomen heeft Frankrijk de hoogste belastingdruk, net voor België, Oostenrijk en Duitsland. Spanje staat in de tweede helft van de tabel, terwijl het Verenigd Koninkrijk de laagste belastingdruk in Europa heeft.

Details van belastingverschillen

- *BTW: De impact is vergelijkbaar in alle landen.*
- *Werknemersbijdragen: Vergeleken met Frankrijk zijn ze gelijk in Duitsland, iets lager in België en Oostenrijk, twee keer zo laag in het VK en vier keer zo laag in Spanje.*
- *Werkgeversbijdragen: Vergeleken met Frankrijk zijn de werkgeversbijdragen lager in België, Oostenrijk en Spanje, twee keer zo laag in Duitsland en vier keer zo laag in het VK.*
- *Inkomstenbelasting: In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, heeft Frankrijk de laagste inkomstenbelasting van Europa. Vergeleken met Frankrijk is de inkomstenbelasting twee keer zo hoog in het Verenigd Koninkrijk en Spanje, drie keer zo hoog in Duitsland en Oostenrijk en vijf keer zo hoog in België.*

vergelijken

Het vergelijken van lonen tussen maatschappijen in verschillende landen is lastig, vooral omdat er geen rekening wordt gehouden met de kosten van levensonderhoud.

De kosten en belastingen van Air France-KLM zijn echter vergelijkbaar met die van Lufthansa. Aan de andere kant is er een aanzienlijk verschil met IAG, waar het verschil het dubbele is.

Welke conclusies kunnen we hieruit trekken?

Als Air France-KLM dezelfde gemiddelde salarissen zou hanteren als IAG, zou de loonsom € 2,5 miljard lager uitvallen, waarmee de groep op hetzelfde niveau zou komen.

Met dezelfde salarissen als Lufthansa zou de loonsom van Air France-KLM €3 miljard lager zijn, waardoor de groep een stuk hoger zou liggen dan Lufthansa.

De salarissen aanpassen is echter een onrealistische optie. Om haar resultaten te verbeteren ten opzichte van de concurrentie moet de groep haar inspanningen richten op het optimaliseren van haar inkomsten.

Daarom zet Air France-KLM in op een duurder aanbod, met name in de Business Class.

Lees het artikel :

Vorige week stonden de reuzen van het Europese luchtruim op het podium om hun rekeningen te publiceren.

Van Air France - KLM tot IAG, via Lufthansa, hebben de 3 grootste luchtvaartgroepen een tipje van de sluier opgelicht over het jaar 2024.

En hoewel de commentaren vrij positief waren over de Franse luchtvaartmaatschappij en haar Nederlandse tegenhanger, gaan we iets dieper om te onthullen wat de cijfers ons echt vertellen.

Laten we beginnen met de heilige graal van de financiën: EBITDA. Het meet de bruto winstgevendheid vóór afschrijvingen, amortisatie, belastingen en andere boekhoudkundige foefjes, en onthult een aantal zeer sappige waarheden.

Op dit gebied domineert IAG (British Airways, Iberia, Vueling) het luchtruim met een EBITDA van 6,807 miljard euro op een omzet van 32,1 miljard, een indrukwekkende marge van 21,2%.

Lufthansa volgt op afstand met een EBITDA van 4,9 miljard euro op een omzet van ongeveer 35,4 miljard euro, goed voor een marge van 13,8%.

Air France-KLM zit daar iets achter met een EBITDA van 4,244 miljard op een omzet van 31,459 miljard, goed voor een marge van 13,5%.

Met andere woorden, **IAG zet elke euro omzet om in 21 cent brutowinst, terwijl Air France-KLM en Lufthansa slechts 13-14 cent verdienen. Tot nu toe niets dramatisch voor de Franse vlag, maar de kloof begint te wegen.**

Bedrijfsresultaat: wie houdt de koers aan tussen Air France-KLM, Lufthansa en IAG?

Als we een treetje lager gaan in de boekhouding, biedt het bedrijfsresultaat een heel ander perspectief.

Dit is een indicator die de economische prestaties van een bedrijf meet en wordt berekend door de kosten af te trekken van het bedrijfsresultaat.

IAG boekte een operationele winst van 4,283 miljard euro en bevestigde daarmee haar positie als marktleider.

Lufthansa boekte 1,6 miljard euro. Lufthansa zette een solide prestatie neer ondanks stakingen, logistieke problemen en de groter dan gebruikelijke impact van het niet vliegen op Rusland.

Air France-KLM behaalde 1,466 miljard euro, een respectabel cijfer, maar minder dan

haar concurrenten.

Voor mij is de nettowinst (of winst na belastingen) **de echte indicator van de financiële gezondheid van . Terwijl IAG een nettowinst van €2,732 miljard boekte**, een bewijs van haar zeer efficiënte management en toegenomen winstgevendheid, **kwam Air France-KLM pijnlijk dicht in de buurt met €490 miljoen** (€489 miljoen).

Dit positieve resultaat benadrukt een zeer lage marge voor een omzet gelijk aan die van IAG.

Lufthansa boekte een nettowinst van € 1,380 miljard en bevestigde daarmee haar betere veerkracht dan haar Frans-Nederlandse rivaal.

Het gewicht van salarissen: wie betaalt het meest?

Het andere grote twistpunt zijn de personeelskosten.

Onze drie concurrenten laten zeer verschillende resultaten zien als het gaat om het betalen van hun werknemers. **IAG** betaalt €6,356 miljard aan salarissen voor 73.498 werknemers, oftewel **€86.500 per werknemer**.

De loonsom vertegenwoordigt 19,8% van de omzet.

Lufthansa heeft een loonmassa die 24,29% hoger ligt dan haar Spaans-Britse uitdager, met lasten van €7,9 miljard, maar voor 100.200 werknemers, **een gemiddeld loon van ongeveer €78.850 per persoon**.

De loonsom vertegenwoordigt 22,3% van de omzet.

De **Air France-KLM** groep breekt records op elk niveau. De groep heeft de grootste loonsom van €9,461 miljard voor 80.730 werknemers.

Het gemiddelde salaris bedraagt dus €117.200 per persoon, een uitgave die goed is voor 30,1% van de omzet.

Met andere woorden, de brutoloonmassa van Air France-KLM is veel hoger dan die van haar concurrenten, wat ongetwijfeld kan worden verklaard door het stratosferische niveau van de heffingen in Frankrijk, een van de weinige gebieden waar wij als beste uit de bus komen.

Dit verschil verklaart voor een deel de problemen van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij om winstgevend te concurreren.

Aandelenmarkt: wie wint hoogte?

Laten we eens kijken naar de beursprestaties van onze drie groepen in de afgelopen vier jaar, waarbij we de waarden op 6 maart 2021 vergelijken met die op 6 maart 2025.

(...)

De resultaten over vier jaar: een relatief stabiele aandelenkoers voor Lufthansa (), een winst van 58% voor IAG en een duikeling van meer dan 50% voor Air France-KLM.

Het oordeel: wie verdient zijn strepen?

Europese gouden medaille voor IAG. De groep is de onbetwiste kampioen in alle categorieën, met een uitstekende winstgevendheid, solide marges, gecontroleerde kosten en een strategie die probleemloos is geïmplementeerd.

Lufthansa kreeg zilver. Lufthansa hield goed stand ondanks een jaar dat werd gekenmerkt door turbulentie en een netwerk dat meer op Azië was gericht en daaronder te lijden had.

Air France-KLM sluit het podium. De groep gaat nog steeds gebukt onder hoge loonkosten. Terwijl het gezegde luidt "als ik naar mezelf kijk, heb ik spijt, en als ik mezelf vergelijk, voel ik me beter", geldt hier het tegenovergestelde. De Fransen doen beslist nooit iets zoals alle anderen.

Als het Europese concurrentievermogen zich in de lucht zou afspelen, zou IAG eerste klas vliegen, Lufthansa in premium eco en Air France-KLM, ondanks haar ambities, vastzitten in eco met een full-fare ticket.

We zien jullie in 2026 om te zien welke strategieën vruchten zullen afwerpen. In de tussentijd wensen we ze veel succes.

> [Air France, Lufthansa, IAG... Vraag uit de Verenigde Staten weerstaat Trump](#)

(bron La Tribune) 20 maart 2025

Mijn commentaar: De afgelopen weken meldden opiniepeilingen een daling van 25% in de reisintenties van Fransen naar de Verenigde Staten.

Dit heeft zich echter niet vertaald in de realiteit: luchtvaartmaatschappijen melden geen daling van het aantal boekingen ten opzichte van vorig jaar.

Lees het artikel :

Donald Trump kan niet alles beïnvloeden. Dat geldt voor trans-Atlantische vluchten, althans voor Europese luchtvaartmaatschappijen. **Van hun jaarresultaten tot de laatste dagen hebben de drie grote spelers - Air France-KLM, Lufthansa en IAG - ons verzekerd dat de vraag sterk blijft, ondanks de geopolitieke spanningen en de handelsoorlog die de Verenigde Staten voert met zijn belangrijkste economische partners.** Elk van hen heeft zijn vertrouwen bevestigd in de Noord-Amerikaanse markt, die de kern zou moeten blijven van hun respectieve ontwikkelingen in 2025.

"Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, zei enkele dagen geleden: "Tot nu toe hebben we geen significante verandering gezien in de boekingen van en naar de Verenigde Staten. Een uitspraak die deze week werd herhaald door Anne Rigail, CEO van Air France, ter gelegenheid van de presentatie van de nieuwe La Première: "We zijn uiterst waakzaam, maar in dit stadium zien we geen verandering".

Hetzelfde geldt voor de belangrijkste Europese concurrenten. Tijdens de presentatie van de resultaten van Lufthansa verklaarde Group CEO Carsten Spohr dat "we een zeer sterke vraag blijven zien in de Noord-Atlantische Oceaan met een robuuste en duurzame markt". Nicholas Cadbury, Chief Financial Officer van IAG, was niet anders en verzekerde ons dat het sterke momentum in de trans-Atlantische markt in het eerste kwartaal werd bevestigd.

Deze start van het jaar volgt op het einde van vorig jaar. In feite stond de Noord-Amerikaanse markt centraal in de goede prestaties van de Europese groepen in het vierde kwartaal van 2024, waarbij Benjamin Smith sprak over het "sterke punt van de verkoop", Carsten Spohr wees op een sterkere groei dan in de andere markten (met uitzondering van Azië-Pacific, dat zich in een inhaalfase bevindt) en winstgevendheid, en Nicholas Cadbury nog steeds niet terugkwam van de groei met dubbele cijfers in zijn rendement ten opzichte van het laatste kwartaal van 2023.

(...)

Vandaag **beschrijft elk van de groepen de Noord-Amerikaanse markt als de grootste** - buiten Europa - **en de meest winstgevende.** Deze markt wordt vooral gedreven door passagiers met een hoge bijdrage, terwijl het zakelijke verkeer stabiel blijft, aldus Lufthansa, die "voorzichtig optimistisch" is. Daarnaast zijn er vrijetijdsreizigers die van plan zijn om in premium omstandigheden te vliegen, in business class of zelfs first class. Dit geldt met name voor Amerikaanse klanten, die volgens Lufthansa een groter deel van hun inkomen aan reizen willen besteden dan voor Covid. Anne Rigail prijst ook de veerkracht van de voorwaartse klassen in deze Noord-Amerikaanse markt en verzekert ons dat ze "in dit stadium geen ontevredenheid ziet".

Zowel Lufthansa als Air France hebben van de Verenigde Staten een prioriteit gemaakt voor de lancering van hun respectieve nieuwe eerste klassen, Allegris First Class en La Première. Toch wijst de Air France-baas erop dat dit een driejarig

project is "dat wordt besloten op basis van geopolitieke schommelingen".

Ondanks het geleidelijke herstel van de Aziatisch-Pacifische regio blijft Noord-Amerika dit jaar het hart van hun langeafstandsactiviteiten. "De trans-Atlantische route blijft onze belangrijkste winstbron en daarom onze absolute prioriteit", stelt Carsten Spohr ondubbelzinnig, ook al voorspelt Lufthansa slechts een matige groei van de capaciteit ten opzichte van 2024. Met een tekort aan nieuwe vliegtuigen wil de Duitse groep vooral haar netwerk stabiliseren.

IAG is veel ambitieuzer. Luis Gallego, CEO van IAG, heeft verklaard dat hij zal blijven investeren in deze "kernmarkt" en dat hij op lange termijn een aanhoudende vraag verwacht. **De Spaans-Britse groep zet een derde van zijn capaciteit in op trans-Atlantische routes.** British Airways, het vlaggenschip, zal bestemmingen aan de andere kant van de oceaan blijven toevoegen, gesteund door Iberia en Aer Lingus, die nu zijn uitgerust met Airbus A321XLR's om nieuwe routes te openen, en ook door Level, dat zijn low-cost langeafstands aanbod gaat ontwikkelen.

(...)

Toch blijft iedereen voorzichtig, zelfs zeer voorzichtig, gezien het vitale belang van de Amerikaanse markt. In 2024 zal deze markt volgens OAG goed zijn voor 114 miljoen zitplaatsen en een omzet van 43 miljard euro volgens IAG. Van dit totaal **claimt elk van de drie grote Europese groepen meer dan tien miljoen passagiers en minstens vijf miljard euro omzet** - met een hoge winstgevendheid. Een daling van de vraag, op een moment dat Azië-Pacific nog ver verwijderd is van het niveau van voor de gezondheids crisis en het overvliegen van Rusland hen parten speelt, zou een directe klap zijn voor hun winstgevendheid.

Zoals IAG in haar jaarverslag aangeeft, staan geopolitieke risico's en handelsconflicten bovenaan de lijst van zorgen van de luchtvaartmaatschappijen.

(...)

Het alarm van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen kan de luchtvaartsector niet onverschillig laten, ook al gaat het om meer binnenlandse routes door een vertraging van de vraag in de Verenigde Staten. Dit is een reëel probleem voor hen: in tegenstelling tot de Europese luchtvaartmaatschappijen, die zich richten op internationaal (en dus trans-Atlantisch) verkeer, zijn hun activiteiten voornamelijk gebaseerd op binnenlands verkeer. Aan de andere kant blijven hun prognoses voor internationaal en premium verkeer ongewijzigd, maar dit is nog steeds een ernstige waarschuwing.

(...)

> Drie jaar na de crash van het China Eastern vliegtuig heeft de toezichthouder nog steeds geen rapport gepubliceerd

(bron Reuters) 22 maart 2025

Mijn commentaar: Volgens de experts en de Chinese autoriteiten was er geen technische of menselijke fout die de crash van het vliegtuig van China Eastern kon verklaren.

Uiteindelijk lijkt deze crash erg op die van de Airbus A320-211 van Germanwings. Tien jaar geleden stortte dit vliegtuig neer op een berg in de Alpes-de-Haute-Provence, opzettelijk neergehaald door een man die alleen aan het stuur zat.

Het gebrek aan transparantie van de kant van de Chinese autoriteiten is een tragedie voor de families van de slachtoffers.

Lees het artikel :

Op 21 maart 2022 stortte een Boeing 737-800 van China Eastern Airlines neer op een heuvel in de Guangxi-regio, in het zuidwesten van het land, ongeveer een uur na het opstijgen, waarbij alle 132 mensen aan boord omkwamen in de dodelijkste vliegramp in dertig jaar.

De Civil Aviation Administration of China publiceerde een voorlopig rapport en twee verjaardagsupdates over de crash van China Eastern vlucht MU5735, maar de updates bevatten slechts enkele paragrafen met weinig details.

De CAAC zei dat het relevante informatie zou publiceren naarmate het onderzoek vorderde. Maar **op zaterdag, na de derde verjaardag van het ongeluk, wachtten familieleden van de slachtoffers nog steeds op uitsluitel over de oorzaak van het neerstorten van het vliegtuig.**

De CAAC en China Eastern reageerden niet op verzoeken om commentaar.

Wereldwijde luchtvaartrichtlijnen schrijven voor dat er binnen 30 dagen na het ongeluk een eerste rapport moet zijn en idealiter binnen een jaar een eindrapport. Als dat niet gebeurt, moeten de onderzoekers op elke verjaardag een verklaring afgeven.

Eindrapporten zijn een belangrijk hulpmiddel voor de luchtvaartindustrie om toekomstige ongelukken te voorkomen door te leren van eerdere tragedies.

Organisaties uit de luchtvaartindustrie hebben alarm geslagen over het aantal late of

niet-bestaande eindrapporten over de hele wereld en wijten deze vertragingen aan een gebrek aan onderzoeksmiddelen, gerechtelijke inmenging of een gebrek aan politieke wil om bepaalde verhalen openbaar te maken.

De CAAC heeft volgehouden dat er geen fouten of anomalieën zijn gevonden in het vliegtuig of de motoren voor het opstijgen uit Kunming, op weg naar Guangzhou, noch in de weersomstandigheden of de communicatie. De bemanning was in het bezit van geldige licenties, had voldoende rust genomen en was geslaagd voor gezondheidscontroles op de dag van de vlucht, en er waren geen gevaarlijke weersomstandigheden of gevaarlijke goederen aan boord van het vliegtuig, aldus de toezichthouder.

Onderzoekers hebben de acties van de bemanning onderzocht nadat ze hadden vastgesteld dat er geen storing was, zeiden twee mensen die op de hoogte waren van de zaak te zijner tijd.

In mei 2022 meldde de Wall Street Journal dat **gegevens van de "zwarte doos" erop wezen dat iemand het vliegtuig opzettelijk had laten neerstorten**, daarbij verwijzend naar een voorlopige beoordeling door de Amerikaanse autoriteiten.
(...)

> **Boeing ontvangt een budget van \$20 miljard voor de ontwikkeling van het toekomstige Amerikaanse F-47 gevechtsvliegtuig van de zesde generatie**

(bron Air & Cosmos) 20 maart 2025

Mijn commentaar: Dit contract betekent een frisse wind, zowel financieel als strategisch, voor Boeing.

De omvang van het contract zou echter kunnen worden gezien als een illegale subsidie, die het commerciële geschil tussen Boeing en Airbus weer zou kunnen doen oplaaien.

Dit geschil, dat een blijvend effect heeft gehad op de betrekkingen tussen Europa en de Verenigde Staten, sleept al meer dan tien jaar aan. Het gaf aanleiding tot verschillende klachten bij de Wereldhandelsorganisatie (WTO) en wordt beschouwd als een van de meest complexe en langdurige geschillen die door deze instelling zijn behandeld.

De financiële inzet was kolossaal, met boetes en schadevergoedingen die opliepen tot tientallen miljarden euro's of dollars.

In juni 2021 bereikten de Verenigde Staten en de Europese Unie een overeenkomst om wederzijdse sancties in verband met dit geschil voor vijf jaar op te schorten.

Lees het artikel :

Op 21 maart **maakte Donald Trump de winnaar bekend van de Next Generation Air Dominance (NGAD) competitie: met een budget van 20 miljard dollar zal Boeing de F-47 ontwikkelen, een 6e generatie gevechtsvliegtuig** dat de 5e generatie F-22 Raptor gevechtsvliegtuig moet opvolgen. Aanvankelijk waren er drie Amerikaanse fabrikanten in de running voor dit programma: Boeing, Lockheed Martin en Northrop Grumman. In 2023 kondigde Kathy Warden, CEO van Northrop Grumman, echter aan dat haar bedrijf uiteindelijk niet naar het contract zou dingen, maar beschikbaar zou blijven als secundaire contractant voor de toekomstige hoofdcontractant.

Lockheed Martin is dus de enige verliezer in deze competitie. Als de F-47 een succes wordt, kan Boeing uitkijken naar een toekomstig megaproductiecontract voor de Amerikaanse luchtmacht (USAF).

Deze aankondiging is ook een kans voor Boeing om haar reputatie te herstellen, die is aangetast door een aantal incidenten met civiele vliegtuigen die de assemblagelijnen hebben verlaten, maar ook in de defensiesector. De twee toekomstige VC-25B 'Air Force One' presidentiële transportvliegtuigen hadden bijvoorbeeld te kampen met talrijke vertragingen in de productie, sommige extern (COVID) en sommige intern, om nog maar te zwijgen van de overschrijding van de productiekosten.

(...)

Het is nog te vroeg om de precieze kenmerken van de F-47 te kennen. De reeds gepubliceerde beelden tonen echter een deltavleugel, staartloos, tweemotorig, stealthy vliegtuig, verbonden met autonome drones. **Op een van de afbeeldingen die aan het Witte Huis is gepresenteerd, is te zien dat het gevechtsvliegtuig ook zal worden uitgerust met eendenvleugels (kleine vleugels die zichtbaar zijn aan de voorkant van de vleugel, ter hoogte van de cockpit).**



Een vliegtuig en drones

Hoewel de NGAD slechts één gevechtsvliegtuig betreft, is het nauw verbonden met een tweede programma, de Collaborative Combat Aircraft (CCA). **Concreet zal de F-47 tijdens gevechtsoperaties niet alleen vliegen, maar vergezeld worden door trouwe vleugelmannen, autonome drones.** Deze zullen onderling verbonden zijn, met de F-47 en met een wolk die de informatie bundelt die verzamelt van andere sensoren (satellieten, radars op oppervlakteschepen, ELINT-sensoren op inlichtingenvliegtuigen die vijandelijke radars detecteren, grondtroepen die contact maken, enz.)

> **Luchtvervoer: de hausse aan chartervluchten voedt de angst voor sociale dumping**

(bron Les Echos) 21 maart 2025

Mijn commentaar: Oorspronkelijk stelden chartermaatschappijen traditionele luchtvaartmaatschappijen in staat om de occasionele onbeschikbaarheid van hun vliegtuigen op te vangen.

In Europa is hun vloot qua omvang vergelijkbaar met die van Air France en KLM.

Hun bedrijfsmodel is geëvolueerd. Het is steeds meer gebaseerd op arbeidscontracten die geregistreerd zijn in landen met lage belastingen en waarbij weinig aandacht wordt besteed aan de naleving van de Europese regelgeving.

Lees het artikel :

Hun namen zijn Fly2Sky, Smartlynx, AirExplore, Hifly, Ascend Airways, Klasjet... Je hebt er waarschijnlijk nog nooit van gehoord, maar je hebt misschien al in een van hun vliegtuigen gevlogen, soms zonder het te weten. **Geen van hen verkoopt tickets, maar ze vervoeren elk jaar miljoenen passagiers.**

Het zijn chartermaatschappijen, bekend als ACMI's (voor Aircraft, Crew, Maintenance en Insurance). Hun specialiteit is het uitvoeren van vluchten namens en onder de merknaam van andere luchtvaartmaatschappijen, waarbij ze het vliegtuig en de volledige bemanning leveren. Alle grote luchtvaartmaatschappijen hebben al gebruik gemaakt van hun diensten, om een niet beschikbaar vliegtuig te vervangen of in het geval van een staking.

Maar **deze activiteit, die tot nu toe een eenmalige en marginale gebeurtenis was, neemt nu een hoge vlucht** door de gecombineerde effecten van vertragingen bij de levering van vliegtuigen, problemen met de motoren van Pratt & Whitney en het tekort aan reserveonderdelen. **In die mate dat het een op zichzelf staande activiteitensector is geworden en een bron van zorg voor vertegenwoordigers van het boordpersoneel van traditionele luchtvaartmaatschappijen, die een vorm van sociale dumping vrezen.**

(...)

Voor sommigen **is chartering niet langer slechts een noodoplossing, maar een manier om hun aanbod te vergroten tegen lagere kosten.** Het fenomeen is bijzonder uitgesproken in Europa, 's werelds grootste chartermarkt, als gevolg van het sterk seizoensgebonden karakter van het luchtverkeer, dat in de zomer 35% hoger ligt dan in de winter.

Volgens onderzoeksbureau Cirium Ascend zal het aantal chartercontracten stijgen van iets meer dan 500 in 2022 tot 700 in 2023, waarbij 368 vliegtuigen betrokken zijn. **Afgelopen zomer had de grootste "consument" van ACMI, de Lufthansa groep, 35 gecharterde vliegtuigen. Turkish Airlines had er 25, TUI 24, SAS 20 en Air France-KLM 13.**

Sommige ACMI luchtvaartmaatschappijen laten indrukwekkende groeicijfers zien. Te beginnen met de wereldleider in de sector, Avia Solutions Group (ASG), waarvan de omzet tussen 2022 en 2023 met 22% is gestegen (tot 2,26 miljard euro) en met 25% in de eerste negen maanden van 2024. De groep is aanwezig op alle continenten en beschikt over 221 vliegtuigen en 15 luchtvaartmaatschappijen.

(...)

De groep, die meer dan 14.000 mensen in dienst heeft, zorgt ervoor dat het voldoet aan de hoogste sociale, milieu- en bestuursnormen. De vloot bestaat uit relatief recente vliegtuigen (Airbus A320, A321 A330 en Boeing 737 Max) en ASG heeft een order geplaatst voor 40 B737-800's, met 40 opties. Toch **heeft ASG een duidelijke voorkeur voor landen met lage belasting- en arbeidskosten.**

Het hoofdkantoor is gevestigd in Dublin, maar de meerderheid van het personeel werkt in Vilnius, Litouwen, het thuisland van de oprichter en belangrijkste aandeelhouder, Gediminas Ziemelis. Haar belangrijkste Europese dochteronderneming Smartlynx, die een derde van de Europese ACMI-markt opeist, met meer dan 10 miljoen passagiers in 2024 (62,5% meer dan in 2023), is gevestigd in Letland, Estland en Malta, waar geen vennootschapsbelasting wordt geheven.
(...)

"Afgelopen zomer hebben we arbeidscontracten teruggevorderd voor piloten tegen een vast tarief van 1000 euro per maand en stewards en stewardessen tegen 300 euro", zegt Sandrine Johnson, adjunct-directeur-generaal van de CRPN. We ontdekten ook dat een bedrijf 265 dagen in Frankrijk had gewerkt zonder zijn werknemers aan te geven".
(...)

Bij Air France, waar extern charteren "slechts 0,5% tot 1% van de activiteit vertegenwoordigt", volgens haar CEO Anne Rigail, en "alleen een laatste redmiddel zou moeten zijn, wanneer we geen interne oplossing hebben", **worden inspanningen gedaan om Franse vliegtuigen te charteren**. Hetzelfde geldt voor Air Corsica. **Maar anderen zijn minder kieskeurig, zoals La Poste en Chronopost, die het doelwit zijn van een klacht van de CRPN omdat ze gebruik hebben gemaakt van de diensten van een Zweeds bedrijf, West Atlantic Cargo Airlines, dat drie jaar lang geen sociale bijdragen heeft betaald.**

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 21 maart op €9,49. Over de hele week is het **sterk gedaald (-4,04%)**.

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 9,41 euro (deze was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €7,00.

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

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

Hieronder zie je het koersverloop van het aandeel over de afgelopen 10 jaar.



Mijn commentaar: Na de aankondiging van beter dan verwachte jaarresultaten steeg de koers van het aandeel met meer dan 30%.

De verschillende beslissingen van de nieuwe president van de Verenigde Staten baren de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zorgen. Ze hebben hun prognoses voor 2025 naar beneden bijgesteld.

Dit heeft geleid tot een daling van de aandelenkoersen van de meeste grote luchtvaartmaatschappijen ter wereld (Delta -19%, IAG -11%, Lufthansa -8%).

De aandelenkoers van Air France-KLM is de afgelopen twee weken met 18% gedaald.

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+\$2) tot \$90. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) **stijgt (\$1) tot \$72 per vat.**

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

Mijn commentaar: De olieprijsen zijn de afgelopen drie 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 maand was de prijs stabiel rond de \$90, een zeer redelijke 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 navigation, 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 werknemersaandelenbezit.

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](#).

11.662 mensen ontvangen dit persoverzicht live