

Speciale brandstofafdekkingen



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1014, 28 april 2025

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

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

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

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

Redactie

Beste lezers,

Deze brief geeft me de gelegenheid om twee onderwerpen aan te snijden die ik nog niet heb behandeld.

Het eerste artikel is gewijd aan hedgingstrategieën voor brandstof.

Ik vraag bij voorbaat om begrip van de specialisten, want het onderwerp is zo complex en omvangrijk.

Het laatste artikel, dat deel uitmaakt van het persoverzicht van de aandelenmarkt, legt uit hoe je de waarde van een bedrijf kunt beoordelen door rekening te houden met zowel de marktkapitalisatie als de schuldenlast.

Veel leesplezier

François

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

Brandstofprijzen dalen en luchtvaartmaatschappijen dekken brandstof af

KLM en de Nederlandse overheid blijven het uitvechten

Transavia schort nieuwe route naar Belgrado op vanwege Amerikaanse sancties
Air India ook bereid de door China afgewezen 737 MAX te accepteren
Safran vertrouwt erop de impact van Amerikaanse tarieven te minimaliseren
Airbus wendt zich tot Saoedi-Arabië voor titanium voor luchtvaartcontract
Comac's C919 wordt pas over 3 tot 6 jaar gecertificeerd in Europa, zegt EASA-directeur

Duurzame vliegtuigbrandstoffen: de overheid geeft Carb Aero eindelijk vrij, maar halveert de financiering

ABC van financiële analyse: marktkapitalisatie versus bedrijfswaarde

> Brandstofprijzen dalen en luchtvaartmaatschappijen doen massale aankopen

(bron: Il Corriere) 19 april 2025

Mijn commentaar: Ik heb verschillende onjuiste zinnen in het artikel gemarkeerd.

De eerste fout is dat brandstofafdekking niet bedoeld is om geld te besparen op brandstof.

Luchtvaartmaatschappijen gebruiken deze optie om hun brandstofrekeningen over meerdere jaren te spreiden. Sommige jaren zullen ze winnen, andere verliezen. Het doel is om verliezen en winsten over een lange periode in evenwicht te houden.

De tweede fout betreft de bedrijven waarmee luchtvaartmaatschappijen contracten afsluiten. Soms zijn dit leveranciers, maar vaker worden de contracten getekend met investeringsbanken, handelsbedrijven in grondstoffen of grondstoffenbeurzen.

Hier volgt een meer gedetailleerde beschrijving van brandstofafdekking.

Brandstofafdekking is een strategie die luchtvaartmaatschappijen gebruiken om zich te beschermen tegen schommelingen in de prijs van paraffine, een van hun grootste en meest volatiele kostenposten.

Zo werkt het:

1. Het probleem:

Paraffineprijzen kunnen onvoorspelbaar zijn en worden beïnvloed door de

wereldwijde oliemarkten, geopolitieke gebeurtenissen, vraag en aanbod, enz. Een plotselinge stijging van de brandstofprijzen kan leiden tot een aanzienlijke stijging van de bedrijfskosten van een luchtvaartmaatschappij.

2. De oplossing: hedging :

Om dit risico te beheren, sluiten luchtvaartmaatschappijen financiële contracten af (zoals futures, opties of swaps) waarin de brandstofprijs voor een toekomstige datum wordt vastgelegd. Dit staat bekend als "brandstofafdekking".

3. Gebruikelijke afdekkingsinstrumenten :

- Termijncontracten: Contract om een bepaalde hoeveelheid brandstof te kopen tegen een vaste prijs op een toekomstige datum.
- Optiecontracten: Betaal een premie voor het recht (maar niet de verplichting) om brandstof tegen een bepaalde prijs te kopen.
- Swaps: Uitwisseling van variabele prijsbetalingen (gebaseerd op markttarieven) tegen vaste prijsbetalingen.

4. Voorbeeld:

Stel dat een luchtvaartmaatschappij van plan is om 1 miljoen vaten brandstof te gebruiken in 6 maanden. Ze vreest dat de prijzen zullen stijgen van 80 naar 100 dollar per vat. Ze dekt zich in door een koopcontract af te sluiten voor 85 dollar. Als de prijs stijgt tot 100 dollar, bespaart ze geld. Als de prijs daalt tot 70 dollar, betalen ze uiteindelijk meer dan de marktprijs - maar het belangrijkste is prijsstabiliteit en een nauwkeurig budget.

5. Waarom we het gebruiken:

- Vermindert blootstelling aan volatiliteit van brandstofprijzen.
- Helpt bij budgettering en financiële planning.
- Kan winstmarges beschermen.

6. Risico's afdekken :

- Als de brandstofprijzen dalen, kan hedging leiden tot verliezen of gemiste besparingen.
- Hedgingstrategieën kunnen complex zijn en expertise vereisen.
- Slechte afdekkingsbeslissingen (zoals het vastzetten van een te hoge prijs) kunnen de financiën van een luchtvaartmaatschappij schaden.

7. Gevolgen in de praktijk:

Sommige luchtvaartmaatschappijen dekken zich agressief in, terwijl andere zich helemaal niet indekken en gewoon de marktprijzen aanvaarden (dit staat bekend als "non-hedging" op). Na verloop van tijd zijn de verschillende strategieën meer of minder effectief, afhankelijk van veranderingen op de brandstofmarkt.

Wie zijn de tegenpartijen?

Luchtvaartmaatschappijen sluiten meestal brandstofafdeckingscontracten af met financiële instellingen, grondstoffenhandelaren en energiebedrijven. Hier volgt een overzicht van de gebruikelijke tegenpartijen:

1. Investeringsbanken

Dit is een van de meest voorkomende afdekkingspartners. Banken zoals JPMorgan Chase, Goldman Sachs en Citibank bieden derivaten aan zoals futures, opties en swaps die zijn afgestemd op de brandstofbehoeften van een luchtvaartmaatschappij.

- Ze helpen bij het structureren van de hedge.
- Ze staan vaak aan de andere kant van de transactie.
- Soms treden ze op als tussenpersoon op de futuresmarkten.

2. Oliemaatschappijen en brandstofleveranciers

Grote energiebedrijven zoals BP, Shell of ExxonMobil kunnen rechtstreeks contracten aanbieden aan luchtvaartmaatschappijen, vooral als brandstofinkoop en hedging gebundeld zijn.

- Deze contracten kunnen zowel de fysieke levering van brandstof als prijsgaranties omvatten.

3. Handelsfirma's in grondstoffen

Grote spelers zoals Vitol, Glencore en Trafigura zijn gespecialiseerd in de energiemarkten en sluiten soms afdeckingscontracten af met luchtvaartmaatschappijen.

- Deze bedrijven hebben diepgaande kennis van brandstofprijzen en toeleveringsketens.

4. Grondstoffenbeurzen (indirect)

Wanneer een luchtvaartmaatschappij op de beurs verhandelde futures gebruikt, zoals die op de New York Mercantile Exchange (NYMEX) of de Intercontinental Exchange (ICE), handelt ze via makelaars, maar het clearinghuis (gesteund door meerdere instellingen) garandeert het contract.

- De luchtvaartmaatschappij weet niet precies wie er aan de andere kant van de transactie staat.
- De beurs zorgt ervoor dat de transactie hoe dan ook wordt nagekomen.

5. Hedgefondsen (minder vaak)

Soms nemen hedgefondsen de andere kant van een deal als ze inzetten op een daling van de brandstofprijzen terwijl de luchtvaartmaatschappij zich indekt tegen een stijging.

In de praktijk hebben de grote luchtvaartmaatschappijen interne brandstofrisicotools en onderhouden ze relaties met verschillende banken of makelaars om de beste voorwaarden te krijgen en het tegenpartijrisico te spreiden.

Laten we een eerste voorbeeld nemen:

In 2022 had Air France-KLM een effectieve afdekking die ongeveer 72% van haar brandstofkosten voor het eerste kwartaal beschermdde.

De groep betaalde voor haar brandstof ongeveer 90 dollar per vat, een zeer voordelige koers vergeleken met de 170 dollar die in maart van dat jaar werd bereikt.

De brandstofleverancier ontving echter 170 dollar per vat dat door Air France-KLM werd gekocht. Het verschil van 80 dollar per vat werd gedekt door de tegenpartij van het contract, waarschijnlijk een bank.

Dit geval illustreert hoe belangrijk het is om de financiële soliditeit van onze partners te waarborgen.

Een tweede voorbeeld betreft Lufthansa:

Voor de financiële crisis van 2008 had de Duitse luchtvaartmaatschappij hedgingcontracten afgesloten met Lehman Brothers, tegen een prijs van ongeveer 100 dollar per vat.

Toen de subprime-crisis uitbrak, stortte de prijs van ruwe olie in en daalde tot 32 dollar per vat in december 2008. In theorie had Lufthansa haar tegenpartijen 68 dollar per vat moeten betalen om het verschil (100 dollar - 32 dollar) te dekken.

De ondergang van Lehman Brothers in september 2008 leidde echter tot de annulering van deze verplichtingen, waardoor Lufthansa aanzienlijke potentiële verliezen kon vermijden.

De winst voor het bedrijf werd geschat op bijna 600 miljoen euro.

Lees het artikel :

Nu de olieprijsen sterk dalen, onderhandelen Europese luchtvaartmaatschappijen over de aankoop van grote hoeveelheden paraffine tegen voordelige prijzen voor gebruik in de komende maanden en jaren. Maar er is geen reden tot feestvieren: dit zal niet leiden tot lagere tarieven voor alle passagiers. Veel luchtvaartmaatschappijen zullen hun winstmarges handhaven, deels om zich te beschermen tegen de huidige onzekerheden, deels om meer winst te

maken. Dit is wat Corriere te weten is gekomen van drie leidinggevendenden van luchtvaartmaatschappijen die op de hoogte zijn van de investeringsplannen die door CEO's en CFO's zijn goedgekeurd.

Brandstof is een van de grootste uitgavenposten voor Europese luchtvaartmaatschappijen: (...) **de aankoop van paraffine is goed voor 25 tot 40% van de totale uitgaven gedurende** een jaar, waarmee het op de eerste of tweede plaats komt (na personeelskosten). (...) **Luchtvaartmaatschappijen zijn op zoek naar alternatieven om kosten te besparen.** Een daarvan, waar mogelijk, is brandstofbesparing.

Wat is "brandstofdekking"?

Een van de bekendste methoden - voor wie het zich kan veroorloven - is "fuel hedging". **Dit zijn overeenkomsten die luchtvaartmaatschappijen sluiten met leveranciers, waarin de aankoop van een hoeveelheid brandstof is vastgelegd tegen een specifieke prijs** die vast blijft voor de duur van de overeenkomst, meestal 12 tot 18 maanden. Er moet ook worden opgemerkt dat de prijs van een vat olie niet hetzelfde is als de prijs van paraffine. Terwijl olie in de week eindigend op 11 april 65,39 dollar kostte - volgens Platts/IATA-gegevens - kostte paraffine 82,91 dollar.

De cijfers

Ryanair, Europa's grootste lagekostenmaatschappij, zegt in haar documenten dat ze 78% van de paraffine die ze nodig heeft in het boekjaar 2025 (van 1 april 2024 tot 31 maart 2025) heeft ingekocht tegen een prijs van \$790 per ton en 76% tegen \$770 voor de volgende 12 maanden. EasyJet verhandelde 82% van de gevraagde hoeveelheid in de periode van zes maanden van oktober 2024 tot maart 2025 tegen \$807 per ton en 64% tegen \$770 in de daaropvolgende zes maanden.

Waarom dekken Europese (en Aziatische) bedrijven hun brandstof af? Omdat ze zich zo in grote mate beschermen tegen plotselinge stijgingen van de olieprijs - veroorzaakt door geopolitieke crises of andere factoren - en zo de kosten onder controle houden. In april 2020, met de beperkingen die werden opgelegd om de verspreiding van het coronavirus in te perken en de reisonderbreking, bereikte het vat olie 13-14 dollar (tegenover 68-70 in 2019). En dus besloot de lagekostenmaatschappij Wizz Air, ook om kosten te besparen, om de "brandstofdekking" op te geven. Maar toen Rusland in februari 2022 Oekraïne binnenviel op , steeg de olieprijs tot 133 dollar per vat en in het kwartaal april-juni van dat jaar kostte het mislukken van de 'hedge' Wizz Air minstens 400 miljoen euro.

De potentiële voordelen

Nu de olieprijscurve zich op het niveau van vijf jaar geleden bevindt, grijpen luchtvaartmaatschappijen hun kans, uit angst voor verdere stijgingen. "De prijs van

een vat ligt rond de 62-64 dollar, dit zijn echt aantrekkelijke prijzen en daarom kopen we aanzienlijke quota's om in de toekomst te gebruiken", bevestigde Michael O'Leary, CEO van de Ryanair-groep, telefonisch aan Corriere. "Voor het boekjaar 2026 hebben we 14% vastgezet tegen \$70 per vat", met een geschatte besparing van \$80-100 miljoen alleen al op deze 14%. Als we dit tarief zouden uitbreiden tot 80%, zou de besparing een half miljard dollar bedragen.

(...)

> **KLM en de Nederlandse overheid blijven het uitvechten**

(bron RTL Nieuws) 28 april 2025

Mijn commentaar: De Nederlandse regering heeft weer een tegenslag te verwerken gekregen.

Na de Europese Commissie is het nu de beurt aan de Raad van State om de regering te vragen zich te herbezinnen.

De regering neemt pas op 8 mei een besluit. De luchtvaartmaatschappijen kunnen dan een klacht indienen.

Als alles niet op tijd geregeld kan worden, zullen de nieuwe plafonds pas op 1 november 2026 van kracht worden.

Lees het artikel :

Minister van Infrastructuur en Waterstaat Barry Madlener moet zijn versmallingsbesluit voor Schiphol beter motiveren. Dat blijkt uit een advies van de Raad van State, de belangrijkste wetgevingsadviseur van het kabinet.

Het kabinet wil maximaal 478.000 vluchten per jaar van en naar Schiphol. Nu is dit maximum nog 500.000.

Het krimpen van Schiphol is al jaren onderwerp van een felle strijd. Het vorige kabinet wilde een maximum van 440.000 vluchten, dat werd onder druk van de luchtvaartmaatschappijen, Brusselse regels en druk van de Amerikanen meerdere keren verhoogd. Het huidige kabinet kiest voor 478.000 vluchten.

Door het aantal vluchten te plafonneren zouden omwonenden beter beschermd moeten worden tegen de aanzienlijke geluidsoverlast die ze op de luchthaven

ondervinden. Volgens de Raad van State heeft het kabinet echter niet uitgelegd hoe het voorgestelde plafond "een eerlijke balans vindt tussen de fundamentele rechten en belangen van omwonenden en andere belangen". Met andere woorden, het cijfer lijkt niet overeen te komen met de werkelijkheid.

De minister moet nu duidelijk uitleggen hoe het gekozen aantal vliegbewegingen dit grondrecht niet langer aantast, adviseert de raad. **Het ministerie van Infrastructuur liet aan ANP weten "vandaag nog aan de slag te gaan" met de opmerkingen van de raad**, zodat Schiphol de wijzigingen snel kan doorvoeren.

De Raad van State staat niet alleen in zijn kritiek. Ook de luchtvaartmaatschappijen zien het reductieplan - om andere redenen - niet zitten. Volgens hen zou het aantal vluchten kunnen toenemen als de minister voldoende rekening houdt met het feit dat vliegtuigen steeds stiller worden.

(...)

> **Transavia schort nieuwe route naar Belgrado op vanwege Amerikaanse sancties**

(bron: L'Écho touristique) 24 april 2025

Mijn commentaar: De onmogelijkheid om brandstof te krijgen in Belgrado dwingt luchtvaartmaatschappijen om hun dienstregelingen te herzien.

Transavia heeft besloten niet naar de Servische hoofdstad te vliegen.

Wizz Air van zijn kant is gedwongen om dubbel brandstof te tanken; deze praktijk bestaat uit het tanken van paraffine aan het begin van de vlucht om twee opeenvolgende vluchten te kunnen uitvoeren.

Op een middellangeafstandsvlucht wordt meestal 5% van de extra brandstof aan boord verbrand om de resterende 95% te vervoeren.

Op een langeafstandsvlucht is dit aandeel ongeveer 30%, afhankelijk van de afstand van de vlucht.

Lees het artikel :

Deze nieuwe route, die dit voorjaar van start zou gaan, is uit de dienstregeling van Transavia geschrapt. De reden: problemen met de lokale brandstofbevoorrading als

gevolg van Amerikaanse sancties tegen de Russische energiesector.

Transavia heeft de lancering van een nieuwe route tussen Parijs-Orly en Belgrado (Servië) geannuleerd vanwege brandstofproblemen in de Servische hoofdstad. Volgens gespecialiseerde websites CH Aviation en Ex-Yu Aviation News ziet de lagekostenmaatschappij van Air France-KLM af van de route vanwege zorgen over de commerciële relatie met NIS, de enige brandstofleverancier van de Servische luchthaven, die onder sancties van de VS staat.

(...)

NIS is voor 50% eigendom van Gazprom Neft, een Russische oliemaatschappij waarop Amerikaanse en EU-sancties van toepassing zijn. Gazprom, het moederbedrijf van Gazprom Neft, bezit ook 6,15% van het Servische bedrijf. De Amerikaanse regering heeft de NIS op 10 januari onder sancties geplaatst, als onderdeel van een pakket sancties tegen de Russische energiesector dat op 28 april van kracht wordt.

Er moet worden opgemerkt dat **Wizz Air**, dat vliegtuigen in Belgrado heeft gestationeerd (en van daaruit naar Parijs-Beauvais vliegt), **ook problemen ondervindt om zijn activiteiten daar in stand te houden en is gestopt met het inkopen van brandstof daar.**

> **Air India ook bereid de door China geweigerde 737 MAX te accepteren**

(bron Luchtvaartkrant) 23 april 2025

Mijn commentaar: Het tekort aan nieuwe vliegtuigen, in combinatie met de sterke vraag van luchtvaartmaatschappijen, zal de impact van de verhoging van de douanerechten in de Verenigde Staten voor fabrikanten verzachten.

Lees het artikel :

Air India heeft dringend nieuwe vliegtuigen nodig voor haar vloot om te kunnen concurreren op de Indiase markt, aldus het Amerikaanse agentschap. De luchtvaartmaatschappij **is van plan contact op te nemen met Boeing om vliegtuigen aan te schaffen die in voorbereiding waren voor Chinese luchtvaartmaatschappijen voordat de tarievenoorlog tussen de Verenigde Staten en China de overdracht belemmerde.** Bronnen dicht bij de zaak vertelden Bloomberg op voorwaarde van anonimiteit, omdat de informatie vertrouwelijk is.

De luchtvaartmaatschappij wil ook gebruik maken van slots voor toekomstige leveringen, als die beschikbaar komen, zeiden de bronnen. Air India had afgelopen maart al geprofiteerd van nieuwe leveringsslots toen het 41 Boeing 737 MAX's in ontvangst nam, die oorspronkelijk waren gebouwd voor Chinese luchtvaartmaatschappijen maar nooit werden geleverd omdat het model in 2019 aan de grond werd gehouden na de twee crashes in 2018 en 2019 waarbij 346 mensen om het leven kwamen, meldde het agentschap.

Deze haast volgt op het verbod van hun regering aan Chinese luchtvaartmaatschappijen om Boeing-vliegtuigen te weigeren na de tarievenoorlog tussen de VS en China. Een dozijn vliegtuigen werd op dat moment klaargemaakt voor levering en ten minste twee 737 MAX's in China zijn sindsdien teruggestuurd naar de VS via het eiland Guam.

Malaysia Aviation Group (MAG), het moederbedrijf van Malaysia Airlines, **is gesprekken aangegaan met Boeing om de beschikbare vliegtuigen te verwerven als Chinese luchtvaartmaatschappijen leveringen weigeren** als onderdeel van de handelsoorlog tussen de Verenigde Staten en China.

Deze onderhandelingen vinden plaats midden in een handelsoorlog tussen de Verenigde Staten en China. Deze maand verhoogde Trump de basistarieven op Chinese importproducten tot 145%. Als vergelding legde China 125% tarieven op aan Amerikaanse goederen.

> **Safran vertrouwt erop de impact van Amerikaanse tarieven te minimaliseren**

(bron Les Echos) 25 april 2025

Mijn commentaar: Dit is het tweede artikel over de gevolgen van de verhoging van de douanerechten voor de lucht- en ruimtevaartsector (zie hierboven).

Er zijn er nog meer geweest deze week. Elke keer is de boodschap hetzelfde: de verhogingen zullen gemakkelijk worden doorberekend aan de klanten.

Lees het artikel :

We weten niet wat er gaat gebeuren, maar we bereiden ons er al op voor en ondertussen veranderen we onze prognoses niet. Dit was in wezen de halfslachtige boodschap die Olivier Andriès, **CEO van Safran**, vrijdag aan analisten en de markten

stuurde. Hij zei dat hij "vertrouwen" had in het vermogen van de Groep om de gevolgen van de Amerikaanse tarieven zo goed mogelijk op te vangen.

Als eerste zwaargewicht in de Franse lucht- en ruimtevaartindustrie die zijn resultaten voor het eerste kwartaal presenteert vóór Airbus aanstaande woensdag, was de baas van de lucht- en ruimtevaart- en defensiegroep er vooral op gebrand om commentaar te geven op de mogelijke gevolgen van de Amerikaanse tarieven. Maar naast de beter dan verwachte resultaten voor het eerste kwartaal, met een omzetting van 16,7%, zei Olivier Andriès dat hij geen precieze prognose kon geven, gezien de huidige onzekerheid over de uitkomst van het geschil.

De situatie is heel veranderlijk en douanerechten kunnen heel snel veranderen", benadrukte hij. Gisteravond besloot China bijvoorbeeld om alle leveringen van motoren, motorgondels, landingsgestellen en vliegtuigonderdelen vrij te stellen van belastingen. **De veronderstellingen veranderen dus elke week, soms elke dag [...]** En we weten nog steeds niet wat de uitkomst zal zijn van de onderhandelingen tussen de Europese Unie en de Amerikaanse regering."

Maar Safran heeft al stappen ondernomen om de impact van de Amerikaanse tarieven te minimaliseren, ongeacht de hoogte ervan. We optimaliseren onze logistieke stromen en vermijden zoveel mogelijk de doorvoer van onderdelen door de Verenigde Staten als dat niet nodig is", legt de CEO van Safran uit. We gaan ook zoveel mogelijk gebruik maken van de USMCA-vrijstelling [een belastingvrijstelling voor luchtvaartonderdelen, noot van de redactie] die Mexico geniet. Waar mogelijk zullen we ook gebruikmaken van vrije zones en douane-entrepots.

Met betrekking tot het specifieke geval van LEAP-motoren, die 50/50 worden geproduceerd met GE, heeft de CEO ook gespecificeerd dat de overeenkomst met GE inderdaad voorziet in "gedeelde transport- en douanekosten" voor motoronderdelen die aan beide zijden van de Atlantische Oceaan worden verscheept. In het geval van motoren die bestemd zijn voor Boeing en de Amerikaanse markt, hoeft Safran niet alleen de douanekosten te dragen voor het deel van de motor dat in Frankrijk wordt gefabriceerd en naar de Verenigde Staten wordt verscheept voor assemblage bij GE.

Maar zelfs als deze maatregelen de financiële impact van douanerechten voor Safran verminderen, **zullen er nog steeds extra kosten zijn die met klanten gedeeld moeten worden**, waarschuwt Olivier Andriès. We zijn besprekingen gestart met onze klanten, vliegtuigfabrikanten en luchtvaartmaatschappijen, en **we zullen niet aarzelen om douanetoeslagen toe te passen**," benadrukte hij. Er is geen mysterie over. Uiteindelijk zullen deze douanerechten leiden tot inflatie en we zullen niet aarzelen om onze klanten een prijs toeslag op te leggen", herhaalde hij.

De Safran-baas gelooft niet dat deze toeslagen enige invloed zullen hebben op de vraag. "Luchtvaartmaatschappijen zitten nog steeds te springen om

vliegtuigen", benadrukte hij. In dit opzicht had Olivier Andriès zelfs goed nieuws voor degenen die, net als Airbus, soms vliegtuigen aan de grond moeten houden omdat ze hun motoren of reserveonderdelen niet op tijd hebben ontvangen. Vorige week nog klaagde Airbus-baas Guillaume Faury over het feit dat hij "glijders" moest maken. (...)

> Airbus wendt zich tot Saoedi-Arabië voor titanium voor lucht- en ruimtevaartcontract

(bron Luchtvaartkrant) 25 april 2025

Mijn commentaar: De lage beschikbaarheid van grondstoffen is een van de redenen voor het tekort aan vliegtuigonderdelen.

Op het Paris Air Forum afgelopen juni legde de vertegenwoordiger van Airbus uit dat Airbus, om onderbrekingen in de productieketen te voorkomen, kritieke grondstoffen kocht en deze vervolgens verdeelde over al zijn leveranciers.

Hij noemde staal, aluminium en titanium.

Maar de beschikbaarheid van grondstoffen is een zorg die verder gaat dan de luchtvaartsector.

Olivier Vidal, een onderzoeker aan het CNRS in Grenoble, heeft dit onderwerp heel goed behandeld. Ik nodig je uit om te luisteren naar zijn [lezing "Energie versus grondstoffen: is de overgang echt mogelijk?"](#)

Lees het artikel :

Volgens Bloomberg **wendt Airbus zich tot Saudi-Arabië, als onderdeel van een bredere overeenkomst met Saudia Group, om titanium in te kopen.** Titanium, een strategisch metaal in de lucht- en ruimtevaartindustrie, is schaarser geworden **als gevolg van internationale sancties tegen Rusland, een belangrijke leverancier van dit lichte metaal** dat wordt gebruikt bij de productie van veel producten.

Deze overeenkomst maakt deel uit van een bredere deal voor 20 A330neo-vliegtuigen die besteld zullen worden door de nationale luchtvaartmaatschappij van Saoedi-Arabië, Saudia Group (10 vaste bestellingen en 10 opties). Het contract van 2,5 miljard riyal (€585 miljoen) werd ondertekend op 23 april 2025, op hetzelfde moment dat Saudia's lagekostenmaatschappij flyadeal een bestelling

aankondigde van 10 A330-900neo vliegtuigen voor haar internationale expansie.

De levering van Saudisch titanium zal de Europese vliegtuigbouwer in staat stellen zijn tekort aan te vullen, aangezien sancties de aanvoer vanuit Rusland, 's werelds grootste producent, hebben verstoord. Titanium is essentieel voor de productie van moderne vliegtuigen. **Airbus en zijn concurrent Boeing, die zelfs een joint venture had met het Russische bedrijf VSMPO-AVISMA, waren beide afhankelijk van Russisch titanium voor veel onderdelen van hun vliegtuigen. De Russische reus heeft 25-30% van de wereldmarkt in handen.** Over het algemeen werd in de lucht- en ruimtevaartsector 50% van het titanium geïmporteerd uit Rusland.

(...)

Saoedi-Arabië probeert al enige tijd zijn rol op de wereldwijde titaniummarkt te vergroten als onderdeel van een nationale strategie om de lucht- en ruimtevaartindustrie te ontwikkelen. In 2023 zei de Saudische minister van Energie Abdulaziz bin Salman dat er grote titaniumafzettingen waren ontdekt in het koninkrijk en dat er ook een grote titaniumfabriek was opgezet in Yanbu, aan de Rode Zeekust, die wordt geëxploiteerd door een joint venture tussen Saudi AMIC en de Japanse Toho Titanium Metal Company.

(...)

> Comac's C919 wordt pas over 3 tot 6 jaar gecertificeerd in Europa, volgens EASA-directeur

(bron Usine Nouvelle) 28 april 2025

Mijn commentaar: De certificering van China's C919 vliegtuig met één gangpad zal ongetwijfeld een mijlpaal zijn in de geschiedenis van het luchtvervoer.

Maar welke impact zal het hebben?

Als Airbus en Boeing erin slagen om hun productieproblemen te overwinnen, zal de C919, die minder efficiënt is dan zijn rivalen, het moeilijk krijgen om zijn stempel te drukken.

Lees het artikel :

De managers van Comac hoopten op 2025. Ze zullen nog iets langer moeten wachten. Hoewel **de C919** eind 2023 een certificering kreeg van de Chinese autoriteiten (CAAC), **zal de concurrent van de Airbus A320 en Boeing 737 nog**

een paar jaar moeten wachten voordat hij in Europa de kostbare sesam krijgt, die essentieel is voor de uitbreiding van zijn commerciële activiteiten. Zoals we hen officieel hebben verteld, zal de C919 niet kunnen worden gecertificeerd in 2025", zegt Florian Guillermet, directeur van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), in een interview met L'Usine Nouvelle in Keulen (Duitsland), op het terrein van de organisatie. **We zouden de C919 over drie tot zes jaar moeten kunnen certificeren.**

Eerder dit jaar maakte het management van Comac al bekend dat ze hoopten in 2025 een Europese certificering te krijgen, zoals gemeld in de Financial Times. **We moeten nog testen uitvoeren** om het ontwerp van het vliegtuig en bepaalde onderdelen te valideren, wat standaard is," legt Florian Guillermet uit. **We moeten ook testvluchten uitvoeren.** Dit is geen ongebruikelijk tijdschema, aangezien de gemiddelde certificeringsperiode voor een commercieel vliegtuig tussen de 5 en 8 jaar is. Onze samenwerking met Comac begon ongeveer 4 jaar geleden, met twee echt productieve jaren," zegt de EASA-directeur. Comac steekt veel middelen, vastberadenheid en technische middelen in deze certificering. **Ik twijfel er niet aan dat het bedrijf zal slagen.**

> **Duurzame vliegtuigbrandstoffen: de overheid geeft Carb Aero eindelijk vrij, maar halveert de financiering**

(bron La Tribune) 23 april 2025

Mijn commentaar: De vier winnaars van het Carb Aero-programma willen tegen 2031 jaarlijks 270.000 ton duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) produceren.

Air France-KLM heeft 500.000 ton SAF nodig om te voldoen aan de Europese verplichting om tegen 2030 6% duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken.

De groep gaat verder dan deze wettelijke verplichting door zich te verbinden tot een bijmengingspercentage van 10% duurzame vliegtuigbrandstoffen in 2030, waarmee ze haar inzet om de luchtvaartsector duurzamer te maken bevestigt.

Om aan deze verplichting te voldoen, heeft Air France-KLM talrijke overeenkomsten gesloten, zowel vaste als optionele, met leveranciers van duurzame brandstoffen op verschillende continenten.

Het succes van het Carb Aero-programma zal doorslaggevend zijn om Air France en andere Franse luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen hun milieudoelstellingen te halen.

Lees het artikel :

Geduld was misschien wel een vereiste om je in te schrijven voor Carb Aero. **Na maanden van wachten en grote onzekerheid heeft de regering eindelijk officieel de winnaars bekendgemaakt van deze oproep voor projecten ter ondersteuning van de ontwikkeling van een Franse industrie voor duurzame vliegtuigbrandstof (SAF).** Vier kandidaten zijn geselecteerd, met de projecten KerEAUzen, BioTJet, DéZIR en Take Kair. Wie wacht, krijgt echter niet alles: het vrijgegeven budget komt niet overeen met de beloften die Emmanuel Macron twee jaar geleden deed op de Paris Air Show.

De namen van de vier winnaars (...) werden woensdag officieel bekendgemaakt door minister van Transport Philippe Tabarot tijdens een bezoek aan de luchthaven Roissy-CDG, in gezelschap van Marc Ferracci, minister van Industrie en Energie, en Bruno Bonnell, hoofd van France 2030, dat Carb Aero financiert.

"Vandaag zijn de SAF die in Frankrijk worden gebruikt biobrandstoffen, morgen produceren we synthetische brandstoffen voor de luchtvaart op Franse bodem, vooral dankzij de projecten die door onze vier prijswinnaars worden gesteund", zei Philippe Tabarot. De geselecteerde projecten zijn gericht op de productie van e-brandstoffen, die met behulp van verschillende processen uit CO₂ en waterstof worden geproduceerd. De minister benadrukte ook dat elk project in een andere regio is gevestigd, met een directe impact op de lokale werkgelegenheid (510 gecreëerde banen) en indirecte werkgelegenheid.

Het was dan ook geen verrassing dat **BioTJet in Lacq** (Pyreneeën-Atlantiques) werd bevestigd als een van de projecten op de shortlist. Dit project, dat wordt geleid door een consortium bestaande uit Elyse Energy (meerderheidsaandeelhouder), Avril, Axens, IFP Investissements (de investeringstak van IFP Énergies nouvelles) en Bionext, **wil in 2030 operationeel zijn en uiteindelijk 82.000 ton SAF per jaar produceren.**

KerEAUzen, geleid door Engie in Le Havre, **wil 70.000 ton per jaar produceren** na ingebruikname in 2031. In Saint-Nazaire **wil het Take Kair-project van Hynamics** (eigendom van EDF Pulse Holding, een dochteronderneming van de EDF-groep) de productie starten in 2030, **met een doelstelling van 37.500 ton SAF per jaar.** Minder bekend is **DéZIR**, een van de meest ambitieuze. Dit project, geleid door Verso Energy, is gevestigd in Rouen **en heeft als doel om 81.000 ton SAF per jaar te produceren vanaf 2029.**

Elk van de projecten moet volgens Philippe Tabarot met een vergelijkbaar bedrag worden gefinancierd, voor een totaal van €100 miljoen. Dit komt neer op ongeveer 25 miljoen euro per project. De fondsen zullen worden gebruikt voor de financiering van

voorbereidende technische studies (Feed-studies) ter ondersteuning van projecten in de pre-industrialisatiefase. "Dit is een origineel aspect van deze oproep tot het indienen van projecten, voordat de definitieve investeringsbeslissing wordt genomen, waardoor projecten nu al in de regio's kunnen worden verankerd", aldus de minister.

Philippe Tabarot (...) gaf geen commentaar op het totale budget van 100 miljoen euro, dat ver achterblijft bij wat was beloofd. Het ministerie heeft hierover nog niet gereageerd.

Het bedrag is gewoon gehalveerd. De Franse president had in juni 2023 200 miljoen euro beloofd, een bedrag dat eind 2023 werd herhaald toen France 2030 zijn oproep tot projecten publiceerde. Evenzo heeft een ministerieel kabinet in november vorig jaar, tijdens de ministeriële onenigheid rond deze beroemde enveloppe, inhoudelijk verklaard dat er geen plannen waren om de kredieten voor de ontwikkeling van SAF te verminderen of opnieuw toe te wijzen aan andere projectoproepen.

Dit heeft geleid tot gemengde gevoelens onder professionals in de luchtvaart, zoals een van hen vertelde aan La Tribune. Hij schommelt tussen tevredenheid over het feit dat de winnaars eindelijk bekend zijn gemaakt en het feit dat de helft van de fondsen nog ontbreekt. Hij maakt zich in ieder geval weinig illusies over de mogelijkheid dat de ontbrekende 100 miljoen euro op een later tijdstip worden vrijgemaakt, gezien de jaarlijkse begrotingscontext.

Beurs persoverzicht

> ABC's van financiële analyse: marktkapitalisatie vs ondernemingswaarde

(bron zonebourse) 9 december 2024

Mijn commentaar: Nu de kwartaalresultaten van Air France-KLM woensdag worden bekendgemaakt, leek het me interessant om dit artikel met jullie te delen.

Het legt duidelijk uit hoe je de waarde van een bedrijf beoordeelt door rekening te houden met de beurswaardering en de schuldenlast.

Twee cijfers over Air France-KLM:

- 2 miljard = marktkapitalisatie

- 9 miljard euro = verwachte nettoschuld eind 2025

Lees het artikel :

Op een markt heeft elk goed een prijs. De aandelenmarkt - de markt voor beursgenoteerde bedrijven - is geen uitzondering.

Dus wat is de prijs die een koper zou moeten betalen om een beursgenoteerd bedrijf - geheel of gedeeltelijk - over te nemen? En is deze prijs - en de daaruit voortvloeiende waardering - eerlijk, exorbitant of juist aantrekkelijk?

De twee begrippen marktkapitalisatie en ondernemingswaarde komen hier om de hoek kijken, en hierover bestaan nog veel misverstanden.

Om kort te gaan: **marktkapitalisatie is de waardering van het eigen vermogen van een bedrijf**, d.w.z. het deel dat naar de aandeelhouders gaat; **ondernemingswaarde is de som van het eigen vermogen en de nettoschuld**, d.w.z. het deel dat naar de schuldeisers gaat.

De vooronderstelling is eenvoudig en logisch: wanneer je een actief verwerft - een bedrijf, een gebouw, enzovoort - neem je ook alle schulden op die erbij horen. - De vooronderstelling is eenvoudig en gezond verstand: wanneer je een actief verwerft - een bedrijf, een gebouw, enz. - neem je ook alle bijbehorende schulden op je, die je nu moet terugbetalen of herfinancieren.

In dit opzicht **is de bedrijfswaarde - d.w.z. marktkapitalisatie plus nettoschuld, die ook alle langetermijnvoorzieningen moet omvatten - een relevanter 'prijskaartje' dan marktkapitalisatie alleen.**

- Wanneer een bedrijf geen schulden en geen overvloedige liquide middelen heeft, zijn de marktkapitalisatie en de bedrijfswaarde min of meer gelijk.
- Wanneer een bedrijf geen schulden heeft maar wel een groot kasoverschot, is de marktkapitalisatie hoger dan de ondernemingswaarde.
- Wanneer een bedrijf een hoge nettoschuld heeft, is de marktkapitalisatie veel lager dan de ondernemingswaarde.
- In gevallen waar de schulden kolossaal zijn en de solvabiliteit van het bedrijf ernstig in gevaar is, is het eigen vermogen meestal bijna niets waard omdat de aandeelhouders op het punt staan alles te verliezen; de ondernemingswaarde

daarentegen is zeer hoog omdat de schuldeisers de facto beslag hebben gelegd op de activa.

- Voor bedrijven waar schuldherfinanciering geen probleem is - bijvoorbeeld bedrijven die zeer winstgevend zijn en een aanhoudende groei kennen - is een waardering op basis van marktkapitalisatie alleen zinvol.
- Voor bedrijven waarvan de herfinanciering van schulden onderhevig is aan verschillende min of meer acute problemen - bijvoorbeeld bedrijven die in de greep zijn van moeilijke economische omstandigheden ondanks het feit dat ze middelmatig winstgevend zijn - is het noodzakelijk om een waarderingsmodel op te stellen op basis van hun bedrijfswaarde.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 25 april op **7,66 euro**. Over de hele week is het **gestegen (+3,07%)**.

De koers van het aandeel 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-maandsverwachting van analisten voor het aandeel AF-KLM is gedaald naar 8,88 euro (van 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 een daling na vier downgrades door analisten (Alpha Value, Bernstein, JP Morgan en Morgan Stanley) heeft de aandelenkoers zich hersteld.

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (met \$1) naar \$87. Eind juni 2023 was het \$94, en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$1) tot \$67 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 beslissingen over tarieven in de Verenigde Staten hadden ook een impact op de olieprijs, die de afgelopen weken sterk waren gedaald (-11% in twee weken).

Sindsdien hebben de olieprijs de helft van die daling goedge maakt.

> 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 u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipaties 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 nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

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

11.675 mensen ontvangen dit persoverzicht live