

Air France-KLM overtreft verwachtingen



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1027, 4 augustus 2025

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

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

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 wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

Air France-KLM overtreft verwachtingen maar wijkt af van Air Europa
KLM blijft het kleine broertje van slechte resultaten binnen Air France-KLM
Lufthansa: Q2-winst boven verwachting, vooruitzichten voor het hele jaar bevestigd
IAG: Q2-winst overtreft verwachtingen dankzij trans-Atlantische vraag

Lufthansa in "moeilijke" gesprekken over belang in Air Europa
Ryanair, woedend over Franse belastingen, verlaat Bergerac, Brive en Straatsburg

Boeing opnieuw gedwongen de certificering van de 737 MAX 7 en MAX 10 uit te stellen

Luchtvaart zal in 20 jaar bijna 2,4 miljoen piloten, cabinepersoneel en monteurs nodig hebben

Douanerechten: sectoren die lachen, sectoren die huilen en sectoren die wachten

Aandelen AIR FRANCE-KLM dalen met 3,93

> Air France-KLM overtreft verwachtingen maar keert zich af van Air Europa

(bron Journal de l'Aviation) 31 juli 2025

Mijn commentaar: Van kwartaal tot kwartaal wordt de trend bevestigd. De resultaten van de Air France-KLM groep verbeteren in alle activiteiten, behalve bij KLM.

De sterke stijging van de luchthavengelden en de luchtverkeersleiding op Schiphol (+41%) verklaart gedeeltelijk de slechte resultaten van KLM (zie het volgende artikel voor gedetailleerde uitleg).

Opgemerkt moet worden dat Flying Blue in het tweede kwartaal een solide groei en een robuuste marge (26,5%) liet zien, als gevolg van de overeenkomsten die in de afgelopen jaren zijn gesloten. In 2023 zal Air France-KLM het beheer van Flying Blue uitbesteden door een nieuwe dochteronderneming op te richten, gesteund door een investering van €1,5 miljard van het Apollo Global Management fonds.

Lees het artikel :

Ondanks een onzekere omgeving en een opeenvolging van storingen **is Air France-KLM erin geslaagd goede resultaten te publiceren voor het tweede kwartaal. De groep** boekte een omzet van 8,44 miljard euro, een stijging van 6,2%, verbeterde haar bedrijfsresultaat met 43,5% (tot 736 miljoen euro) en **verviervoudigde haar nettowinst (tot 649 miljoen euro) over de periode.** Het heeft daarmee zijn jaarlijkse doelstellingen bevestigd.

De Groep heeft geprofiteerd van sterke rendementen, ook in Noord-Amerika ondanks de onzekerheden, en van lagere brandstofprijzen dan vorig jaar. Het bedrijf wijst er ook op dat al zijn activiteiten hebben bijgedragen aan de omzetstijging.

Transavia slaagde er ook in om de omzet met 12,2% te verhogen, maar de operationele winst viel terug door de toegenomen concurrentie in Nederland en de hogere tarieven op Schiphol, naast de verhoging van de ticketbelasting. In Frankrijk werden de prestaties beïnvloed door een staking.

De onderhoudsactiviteiten handhaafden hun groeitrend, met een omzetstijging van 14,6% dankzij de dynamiek van externe contracten en het sterke herstel in het segment motoren.

Bij de presentatie van deze resultaten bevestigde Benjamin Smith, Chief Executive Officer van Air France-KLM, ook dat de groep zich heeft teruggetrokken uit het overnameproces voor de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa.

> KLM blijft het broertje van de slechte resultaten binnen Air France-KLM

(bron De Volkskrant, vertaald met DeepL) 31 juli 2025

Mijn commentaar: KLM staat dubbel onder druk

De luchtvaartmaatschappij KLM kampt momenteel met twee soorten problemen.

Intern stijgen de kosten sterker dan in Frankrijk, vooral als gevolg van de hogere inflatie in Nederland en de druk op de arbeidsmarkt, met name bij de werving van piloten en monteurs.

Extern is het bedrijf getroffen door een stijging van de luchthavenbelastingen en -heffingen, die tot de hoogste in Europa behoren. Deze stijgingen treffen vooral aansluitende passagiers, die zich geleidelijk afkeren van de luchthaven Schiphol ten gunste van andere Europese hubs.

Deze context vormt een groot strategisch risico. Er wordt dan ook reikhalzend uitgekeken naar de reactie van de Air France-KLM Groep.

- *Moet de Groep gokken op een versoepeling van het standpunt van de Nederlandse autoriteiten, met het risico dat de concurrentie terrein wint?*
- *Of moet het vooruit plannen en een deel van het verkeer omleiden naar de hub Parijs-Charles de Gaulle?*
- *Of moet ze overwegen meer te vertrouwen op de luchthaven van Kopenhagen, waar de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS actief is en momenteel wordt geïntegreerd in de Groep?*

Er liggen cruciale keuzes in het verschiet voor KLM CEO Marjan Rintel en Air France-KLM CEO Ben Smith, nu de toekomst van de hubs van de groep op het spel staat.

Lees het artikel :

KLM-medewerkers hebben zich nooit minderwaardig hoeven voelen sinds hun bedrijf in 2004 fuseerde met Air France. Wat op papier een fusie werd genoemd, was eigenlijk een overname en KLM was duidelijk de ondergeschikte partij. De Fransen waren dominant, Air France had meer werknemers en een grotere vloot.

Als er in de jaren daarna toch een machtsevenwicht ontstond, dan was dat simpelweg omdat de Nederlanders betere resultaten behaalden. Maar deze dynamiek is aan het veranderen binnen de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep. Dit wordt onderstreept door de halfjaarcijfers die moedermaatschappij Air France-KLM donderdag presenteerde.

(...)

KLM in het rood

Air France, het Franse zusterbedrijf van KLM, boekte het afgelopen halfjaar een operationele winst van 308 miljoen euro. KLM daarentegen boekte een verlies van 2 miljoen euro. In deze periode behaalde het een omzet van 6,3 miljard euro en vervoerde het 21,2 miljoen passagiers. De rest van het resultaat is toe te schrijven aan andere divisies van Air France-KLM, zoals onderhoud.

KLM heeft volgens CEO Marjan Rintel te maken met "grote tegenwind". Het bedrijf geeft te veel geld uit aan salarissen. Daarnaast kampt het met problemen met de vloot, waardoor KLM minder Boeing 787-toestellen tot haar beschikking heeft. Ook moet KLM sinds april 41% meer betalen voor diensten op Schiphol.

(...)

In feite zou de luchtvaartmaatschappij zeer negatieve cijfers hebben geboekt als ze niet het geluk had gehad te profiteren van de daling van de prijs van paraffine. Hierdoor kon het 156 miljoen euro minder uitgeven dan voorspeld.

De broekriem aanhalen

Sinds vorig jaar heeft KLM de broekriem aangehaald. Ze wil dit jaar 450 miljoen euro besparen, waarvan tot nu toe al 188 miljoen euro is gerealiseerd. Verdere besparingen zullen moeilijk te realiseren zijn: KLM ligt al maanden in de clinch met de vakbonden over de cao, waarbij de bonden een loonsverhoging eisen. Ze plannen al stakingen voor september. Het bedrijf vraagt de bonden om "realistisch" te zijn.

Sinds 2018 zijn de prestaties van het bedrijf elk jaar iets verslechterd. Het omslagpunt is bereikt in 2023: vanaf dat jaar zal KLM een operationele winstmarge boeken die lager is dan die van de Fransen. Dit bedreigt de autonomie van de raad van bestuur van KLM. Hoe minder onafhankelijk het

bedrijf, hoe meer Parijs zich met het management kan bemoeien.

(...)

Volgens Ben Smith, CEO van moedermaatschappij Air France-KLM, helpt het niet dat overheden vluchten duurder maken. De Franse regering heeft sinds maart de belasting op vliegtickets verhoogd in een poging om meer dan 800 miljoen euro aan extra inkomsten te genereren. **De Nederlandse regering wil vanaf 2027 ook de belasting op vliegtickets veranderen, zodat langeafstandsvluchten zwaarder worden belast.** Langeafstandsvluchten zijn veel vervuilerder dan kortafstandsvluchten. Verwacht wordt dat deze maatregel de schatkist €257 miljoen per jaar extra zal opleveren.

Het is een "slecht beleid", zegt de heer Smith. Hij vreest een meevaller en verwacht dat reizigers naar België of Duitsland zullen uitwijken. Volgens hem is de verhoging van de Nederlandse vliegbelasting slechts een overwinning voor luchthavens aan de andere kant van de grens. "Het heeft geen invloed op de wereldwijde ecologische voetafdruk.

Een vorige maand gepubliceerd onderzoek van CE Delft in opdracht van het ministerie van Financiën schetst een ander beeld. **De wetenschappers verwachten dat reizigers "heel weinig" zullen overstappen naar andere bestemmingen.** Bovendien is de juiste vliegtaks goed voor het klimaat, omdat meer reizigers voor korte vluchten zullen kiezen.

Maar de heer Smith ziet dat anders. Tijdens de persconferentie benadrukte hij dat hij niet kon begrijpen waarom **Nederland een beleid voert dat schadelijk is voor de luchtvaartindustrie.** De regering heeft besloten dat Schiphol voor het einde van dit jaar het aantal vluchten terugbrengt van 500.000 naar maximaal 478.000 per jaar. "Ik werk al 35 jaar in deze sector en tot 2019 was Schiphol de afgunst van de wereld. Toen, tijdens de coronaviruscrisis, maakte het een draai van 180 graden. Dit is een overwinning voor alle luchtvaartmaatschappijen buiten Nederland. Het is onbegrijpelijk."

Het bedrijf nam onlangs een groter belang in de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS. Het plan is om van Kopenhagen een derde hub te maken waar passagiers van over de hele wereld naartoe gaan om hun aansluitingen te maken. En dan doet Smith wat hij vaker heeft gedaan: hij suggereert dat Nederland zijn aansluitende luchthaven zou kunnen verliezen. "We bouwen momenteel een hub in Kopenhagen. Je begrijpt wat er op het spel kan staan."

> Lufthansa: Q2-winst hoger dan voorspeld, outlook voor heel jaar bevestigd

(bron Reuters) 31 juli 2025

Mijn commentaar: Net als Air France-KLM heeft Lufthansa goede resultaten aangekondigd voor het tweede kwartaal.

Lees het artikel :

Lufthansa publiceerde donderdag beter dan verwachte resultaten voor het tweede kwartaal, dankzij lagere olieprijsen en wisselkoerseffecten, en bevestigde haar prognoses voor het hele jaar.

De Duitse luchtvaartmaatschappij rapporteerde een operationele winst van 871 miljoen euro, terwijl analisten hadden gerekend op 805 miljoen euro, volgens een consensus van het concern.

Dit cijfer is 27% hoger dan de 686 miljoen euro in hetzelfde kwartaal vorig jaar.

De groep zei dat de winststijging vooral te danken was aan de uitbreiding van het vluchtprogramma in de passagiersvervoeractiviteiten, de positieve effecten van de investering in de Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA Airways en de verdubbeling van het bedrijfsresultaat in de logistieke divisie.

Lufthansa meldde ook dat de vraag in de Verenigde Staten sterk bleef ondanks de zwakke Amerikaanse dollar.

(...)

Verschillende Amerikaanse concerns, waaronder Delta, stelden dit voorjaar hun prognoses naar beneden bij vanwege de dalende vraag naar reizen nadat de Amerikaanse president Donald Trump aankondigde tarieven in te stellen voor de belangrijkste handelspartners van Washington, wat het vertrouwen van bedrijven en consumenten ondermijnde.

De Europese luchtvaartmaatschappijen zijn tot nu toe echter redelijk optimistisch gebleven.

(...)

> IAG: Q2-winst overtreft verwachtingen dankzij trans-Atlantische vraag

(bron: Reuters) 1 augustus 2025

Mijn commentaar: De IAG-groep boekte op zijn beurt solide resultaten voor het tweede kwartaal.

Over het geheel genomen presteerden de grote Europese luchtvaartgroepen beter dan hun Amerikaanse rivalen, waarbij de laatstgenoemden werden afgeremd door een matte binnenlandse markt.

Lees het artikel :

IAG, eigenaar van British Airways, publiceerde vrijdag beter dan verwachte tweedekwartaalresultaten, gestimuleerd door een sterke vraag naar zijn trans-Atlantische routes, ondanks de vrees voor de gevolgen van de douaneoorlog onder leiding van de Amerikaanse president Donald Trump.

Europese luchtvaartmaatschappijen slaagden er over het algemeen in om de turbulentie veroorzaakt door de tarieven te vermijden, met Air France-KLM en Lufthansa die goede tweedekwartaalresultaten rapporteerden en aan het begin van de week hun jaarverwachtingen bevestigden.

IAG rapporteerde een operationele winst van €1,68 miljard voor het kwartaal, boven de verwachtingen van analisten van €1,4 miljard volgens LSEG-gegevens, en een stijging van 35% op jaarbasis.

"We blijven profiteren van de trend naar een structurele verschuiving in consumentenbestedingen naar reizen. We blijven ons richten op onze marktleidende merken en belangrijke regio's, waar we sterke prestaties blijven leveren", zei CEO Luis Gallego in een verklaring.

(...)

> Lufthansa in "moeilijke" gesprekken over belang in Air Europa

(bron: Reuters) 31 juli 2025

Mijn commentaar: De eisen van de familie Hidalgo, die Air Europa leidt, worden door de meerderheid van de potentiële kopers als buitensporig beschouwd.

Kortom, vóór de Covid-19 crisis werd de Spaanse luchtvaartmaatschappij gewaardeerd op een miljard euro.

Net als zijn concurrenten werd Air Europa hard getroffen door de pandemie en ontving het €475 miljoen aan terug te betalen overheidssteun. Hierdoor is de reële waarde mechanisch gedaald tot ongeveer 525 miljoen euro.

Desondanks blijven de bestuurders een waarde van een miljard euro claimen.

Na de terugtrekking van IAG en vervolgens Air France-KLM lijkt het onwaarschijnlijk dat Lufthansa met deze voorwaarden zal instemmen.

Deze blokkade zou de deur weer open kunnen zetten voor andere kandidaten.

Lees het artikel :

Lufthansa is in gesprek met Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa om belang te verwerven.

Carsten Spohr, CEO van Lufthansa, zei donderdag dat **de onderhandelingen over dit onderwerp moeizaam verliepen** en bevestigde daarmee voor het eerst officieel het bestaan van gesprekken over een mogelijke toetreding tot de hoofdstad. "Ik kan bevestigen dat het erg moeilijk is om ze tot een goed einde te brengen."

Eerder had de concurrent van Lufthansa, Air France-KLM, aangekondigd dat het zich had teruggetrokken uit de onderhandelingen met de meerderheidsaandeelhouder van Air Europa, Globalia.

Spohr bevestigde ook opnieuw Lufthansa's interesse in de Portugese luchtvaartmaatschappij TAP. De Portugese regering heeft onlangs een proces opgestart om de nationale luchtvaartmaatschappij te privatiseren.

> Ryanair, woedend over Franse belastingen, verlaat Bergerac, Brive en Straatsburg

(bron Les Echos) 30 juli 2025

Mijn commentaar: Wie houdt Ryanair voor de gek?

De strategie van de zeer goedkope luchtvaartmaatschappij is altijd geweest om belastingvrijstellingen te eisen om kleine luchthavens te kunnen bedienen. De commercieel directeur erkent dit: "Hij noemt het voorbeeld van drie Italiaanse regio's, Abruzzo, Calabrië en Friuli-Venezia Giulia, die net hun belastingen hebben afgeschaft en waar Ryanair nieuwe routes heeft gecreëerd".

In het persbericht van de Ierse luchtvaartmaatschappij staat dat "de toeslag waartoe is besloten in de begroting voor 2025 25 euro per passagier bedraagt".

Dit is onjuist en buitensporig. De solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA) die in Frankrijk van kracht is, is gestegen naar 7,4 euro in vergelijking met 2,63 euro voorheen voor binnenlandse vluchten of vluchten naar Europa.

Het standpunt van de Franse minister van Toerisme Nathalie Delattre is duidelijk:

Ze beschuldigde Ryanair van opportunisme. "Ryanair heeft al enige tijd een plan om vluchten te schrappen", zei ze, terwijl ze zich uitsprak tegen een verdere verhoging van de belastingen op het luchtvervoer.

Wat Bergerac betreft, zeiden vertegenwoordigers van EGC Aéro, die de luchthaven beheert in het kader van een overeenkomst voor de uitbesteding van een openbare dienst, in een persbericht dat de beslissing van Ryanair een "beperkte impact" had.

"Gekenmerkt door een sterk seizoensgebonden activiteit, zal alleen de route Bergerac-Londen Stansted worden getroffen, met een geschat verlies van 18.000 passagiers (7% van het jaarlijkse verkeer). Een deel van dit verlies werd verwacht als gevolg van de uitvoering van reeds geplande vervangingswerkzaamheden aan de verlichting van de start- en landingsbaan, waardoor de hub in het eerste kwartaal van 2026 zes tot acht weken gesloten zal zijn.

Lees het artikel :

Ryanair, Europa's grootste luchtvaartmaatschappij met meer dan 200 miljoen passagiers, komt haar dreigementen na. De luchtvaartmaatschappij, die fel had geprotesteerd tegen het besluit van de Franse regering om de vliegbelasting met 180% te verhogen, een maatregel die in maart van kracht werd, **gaat deze winter 13% van haar capaciteit in Frankrijk verminderen.**

De maatschappij vliegt vanuit 25 Franse steden, waaronder 22 regionale luchthavens in middelgrote steden, en **schrapte deze winter zelfs vluchten vanuit Bergerac, Brive en Straatsburg**. Op de rest van haar routes verlaagt ze de frequenties met ongeveer 33% en met 10% op haar drie grote hubs: Parijs-Beauvais, Toulouse en Marseille.

De lagekostenmaatschappij, die snel groeit en tegen 2034 300 miljoen passagiers wil vervoeren, heeft aangekondigd 750.000 stoelen te schrappen, 25 routes te schrappen en de activiteiten op de luchthavens van Bergerac, Brive en Straatsburg stop te zetten. "Deze beslissing komt na talrijke waarschuwingen van Franse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens dat deze nieuwe belasting veel routes naar Frankrijk onrendabel zou maken, vooral op regionale luchthavens en tijdens het winterseizoen", legt het bedrijf uit.

(...)

Volgens de commercieel directeur van Ryanair, Jason McGuinness, bedraagt de toeslag waartoe in de begroting voor 2025 is besloten 25 euro per passagier en maakt deze bepaalde wintervluchten, die nu al onrendabel zijn, onmogelijk. De gemiddelde ticketprijs bij Ryanair is 45 euro. Hij voegt eraan toe dat het voor Ryanair nu goedkoper is om vanuit Milaan of Madrid te vliegen dan vanuit Bergerac in de Dordogne. En dan hebben we het nog niet eens over de aanwezigheid van een gevestigde Britse bevolking die het hele jaar door op de luchtvaartmaatschappij vertrouwt voor retourvluchten tussen Frankrijk en Engeland.

Hij legt verder uit dat Frankrijk, tegen de achtergrond van een sterke opleving in de groei van de luchtvaart en beperkte leveringen van nieuwe vliegtuigen, veel ontwikkelingskansen zal laten liggen, terwijl veel Europese regio's in de tegenovergestelde richting gaan en hun vliegbelastingen verlagen of zelfs afschaffen om meer toeristen aan te trekken, maar ook om mensen te helpen wonen in regio's die ver van stedelijke centra liggen.

Hij noemt het voorbeeld van drie Italiaanse regio's, Abruzzo, Calabrië en Friuli-Venezia Giulia, die net hun belastingen hebben afgeschaft en waar Ryanair nieuwe routes heeft gecreëerd. Zelfs Zweden, het land waar de "flygskam" (schande over vliegen) campagne vandaan komt, heeft net zijn vliegbelastingen afgeschaft," benadrukt Jason McGuinness, "met het oog op het stagnerende verkeer en om het toerisme, de werkgelegenheid en de economie te stimuleren.

(...)

Ryanair is niet vreemd met lobbyen, maar deze keer heeft het de steun van de industrie, die op zijn minst een moratorium op belastingen eist. Air France-KLM heeft bijvoorbeeld gewaarschuwd dat de belasting het bedrijf dit jaar tussen de €90 en €170 miljoen zal kosten, omdat een deel van de extra kosten niet kan worden doorberekend aan de klanten.

Op de Paris Air Show van 20 juni riep president Emmanuel Macron de regering op om "het concurrentievermogen en de duidelijkheid in het luchtvervoer te herstellen". Deze wens werd op zijn minst geïnterpreteerd als een belofte van een belastingvoordeel voor de luchtvaartsector, die voor de begroting van 2025 1,3 miljard euro aan extra heffingen moest innen op een totaal bedrag aan belastingen op luchtvervoer in frank dat werd geschat op 4 miljard euro. Maar voor de begroting van 2026 is er nog niets duidelijk.

Na de aankondiging van Ryanair heeft de Union des Aéroports de France (UAF) een nieuw verzoek ingediend om de belastingen op het luchtvervoer te verlagen. "Het voortbestaan van onze regionale luchthavens, de territoriale cohesie en de aantrekkelijkheid van Frankrijk als toeristische bestemming staan op het spel", aldus de UAF, die ironisch genoeg vraagtekens zet bij het realisme van het toeristische plan dat François Bayrou net heeft gelanceerd. De UAF wijst erop dat goedkope luchtvaartmaatschappijen meer dan 50% van het passagiersverkeer op Franse luchthavens voor hun rekening nemen en een sleutelrol spelen in de bediening van de regio's, en dat 40% van de inkomsten uit het toerisme per vliegtuig binnenkomt.

> Boeing opnieuw gedwongen om certificering van de 737 MAX 7 en MAX 10 uit te stellen

(bron Journal de l'Aviation) 30 juli 2025

Mijn commentaar: Gelukkig voor Boeing hebben zijn concurrenten - Airbus en in mindere mate het Chinese Comac - niet de middelen om marktaandeel van Boeing af te pakken.

Dit verklaart ongetwijfeld waarom de Amerikaanse vliegtuigbouwer niet serieus lijkt na te denken over de ontwikkeling van een opvolger voor zijn korteafstandsvliegtuigen.

Lees het artikel :

Klanten van de twee nieuwe versies van Boeing's 737 MAX familie van single-aisle vliegtuigen zullen iets langer moeten wachten. **Kelly Ortberg, CEO van de Amerikaanse vliegtuigbouwer, heeft officieel bevestigd dat de certificering van de 737 MAX 7 en 737 MAX 10 is uitgesteld tot volgend jaar.**

De twee vliegtuigen, respectievelijk de kleinste en grootste in Boeings familie van single-aisle jets, zouden volgens eerdere verklaringen van de vliegtuigbouwer voor het einde van het jaar gecertificeerd worden door de Federal Aviation Administration (FAA).

Het nieuwe uitstel werd op 29 juli onthuld door Kelly Ortberg in een interview met CNBC, in de marge van de presentatie van de financiële resultaten van Boeing over het tweede kwartaal.

Het uitstel van de certificering van de twee vliegtuigen is voornamelijk te wijten aan het herontwerp van het engine anti-ice system (EAI), een verandering in de regelgeving die "iets lastiger" blijkt dan verwacht. De huidige 737-8 en 737-9 vliegtuigen werken nog steeds met een motor-antivriessysteem dat onder bepaalde omstandigheden een potentieel risico vormt en zijn daarom onderworpen aan voorlopige operationele beperkingen, met name wat betreft de bedrijfstijd.

De belangrijkste klanten van de twee nieuwe versies van de 737 MAX zullen dus nog even geduld moeten hebben. De Amerikaanse lagekostenmaatschappij Southwest Airlines, de lanceringsmaatschappij voor de 737-7 (en verreweg de grootste klant, met 305 verwachte vaste toestellen), verwacht de certificering nu aan het einde van het eerste kwartaal of het begin van het tweede kwartaal van 2026, en verwacht niet dat de toestellen op zijn vroegst eind volgend jaar in gebruik zullen worden genomen.

Voor de 737-10 verwachten United en Alaska Airlines nu eerste leveringen tussen eind 2026 en begin 2027. Ryanair verwacht de eerste 15 vliegtuigen pas in het voorjaar van 2027.

Ter indicatie: de 737-7 en 737-10 hebben orders ontvangen voor respectievelijk bijna 350 en 880 vaste vliegtuigen (inclusief geannuleerde en geconverteerde orders), vergeleken met de ongeveer 4.860 vliegtuigen uit de 737 MAX-familie die volgens de orderportefeuille van Boeing (per 30 juni) nog moeten worden geleverd.

> De luchtvaart zal in 20 jaar bijna 2,4 miljoen piloten, cabinepersoneel en monteurs nodig hebben

(bron Journal de l'Aviation) 25 juli 2025

Mijn commentaar: De prognoses voor het aantal arbeidskrachten voor 2044 die hier worden gepresenteerd, bevatten een aantal inconsistenties.

Neem bijvoorbeeld MRO-technici: Boeing schat hun aantal op 185.000 in 2024 en 320.000 in 2044. De wervingsbehoefte in deze periode wordt echter geschat op 710.000 monteurs, meer dan het dubbele van het aantal dat is voorspeld voor 2044.

Dit zou betekenen dat een monteur gemiddeld minder dan 10 jaar in dienst blijft, een verrassend korte carrière voor dit type beroep.

Dit gezegd zijnde, bevestigen deze cijfers een reeds waarneembare trend: de toenemende aanwervingsmoeilijkheden in luchtvaartonderhoud zullen waarschijnlijk snel de beschikbaarheid van vliegtuigen beïnvloeden en de voorspelde groei van het luchtverkeer in vraag stellen.

Lees het artikel :

Boeing heeft zijn prognoses voor de rekruteringsbehoeften van de luchtvaartindustrie voor piloten, cabinepersoneel en monteurs **voor de komende twintig jaar** geactualiseerd. Volgens de vliegtuigbouwer **zal de industrie 2,37 miljoen mensen moeten werven en opleiden om de groei in die periode vol te houden. Het gaat om 660.000 piloten, 710.000 MRO-technici en een miljoen cabinemedewerkers.**

Wat piloten betreft, **benadrukt Boeing dat, hoewel sommige regio's een tekort aan piloten hebben, de situatie wereldwijd over het algemeen in balans is.**

Boeing is ook van mening dat aspirant-piloten die vandaag aan hun opleiding beginnen, goed gepositioneerd zijn om nieuwe kansen te grijpen zodra ze gekwalificeerd zijn. Tegen 2044 zal het aantal piloten naar verwachting bijna verdubbelen (+94%) ten opzichte van nu, tot 610.000.

De onderhoudssector zal ook moeten rekruteren om zijn personeelsbestand tegen 2044 met 73% te verhogen (tot 320.000 monteurs). De sector is echter **minder aantrekkelijk** en heeft de neiging om ervaren personeel te verliezen door pensionering en natuurlijk verloop. Daarom zijn speciale inspanningen nodig om nieuw talent aan te trekken en vaardigheden over te dragen.

Tot slot **blijft de loopbaan van cabinepersoneel zeer aantrekkelijk, wat het gemakkelijker zou moeten maken om te voldoen aan de zeer sterke groei van de vraag** als gevolg van regelgeving, verloop, vervanging van vertrekkende vliegtuigen en de wens van luchtvaartmaatschappijen om zich te onderscheiden.

Het aantal stewardessen wereldwijd zal de komende twintig jaar verdubbelen tot 665.000.

> Douanerechten: sectoren die lachen, sectoren die huilen en sectoren die wachten

(bron Les Echos) 28 juli 2025

***Mijn commentaar:** ik heb al verschillende gelegenheden gehad om te benadrukken in welke mate Airbus, Boeing en Comac afhankelijk zijn van gemeenschappelijke leveranciers, of het nu gaat om motoren of uitrusting ([zie mijn brief nr. 1015](#)).*

Een Amerikaanse belasting op de invoer van deze onderdelen zou Boeing meer hebben benadeeld dan een belasting op de invoer van Airbus door Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen.

Lees het artikel :

Een opluchting voor sommige sectoren, maar veel onzekerheid voor andere. Het akkoord dat Brussel en Washington dit weekend hebben bereikt, is verre van unaniem.

De Franse premier François Bayrou reageerde op de zwaarbevochten 15% van Europa door te spreken van "onderwerping". Het bedrijfsleven en de overheid zullen deze woensdag de balans opmaken op het ministerie van Economische Zaken. Éric Lombard zal werkgeversorganisaties en industriële sectoren samenbrengen om de impact van deze rechten en de resterende onderhandelingen te bespreken. We werpen een eerste blik op de reacties van de verschillende economische sectoren.

- De luchtvaart, de grote winnaar

De luchtvaartsector is opgelucht. Gifas (de Franse vereniging voor de lucht- en ruimtevaartindustrie) heeft een "beslissing om een vrijstelling te verlenen, de vrucht van een uitgebreide trans-Atlantische dialoog op alle niveaus, die goed zal zijn voor een evenwichtige industrie tussen Frankrijk en de Verenigde Staten" **toegejuicht**.

In een burgerluchtvaartindustrie die wordt gedomineerd door twee grote spelers aan beide zijden van de Atlantische Oceaan, **Boeing en Airbus, hadden Franse**

en Amerikaanse industriële spelers de Amerikaanse regering unisono gevraagd om vast te houden aan de overeenkomst over vrijstelling van douanerechten die sinds 1979 bestaat in het kader van burgerluchtvaartuigen bij de WTO.

Deze overeenkomsten hebben een "onderling afhankelijk trans-Atlantisch ecosysteem met evenwichtige stromen in beide richtingen" gecreëerd. Het doel van de industrie is om terug te keren naar een belastingvrije behandeling, die goed heeft gewerkt voor de lucht- en ruimtevaartindustrie in zowel Europa als de Verenigde Staten", benadrukte Guillaume Faury, CEO van Airbus, tijdens een persconferentie in mei, voor wie "vergelgingsheffingen geen zin hebben en, in ieder geval op de korte termijn, alleen maar zouden leiden tot verliezers aan beide kanten".

In feite was het voormalige hoofd van Gifas, die zijn zetel afgelopen juni af stond aan de CEO van Safran, Olivier Andriès, kritischer over de belastingen en toeslagen van de regering op de luchtvaartsector dan over de Amerikaanse tarieven.

"In twintig jaar tijd heeft de sector 30 miljard euro verloren door de belastingdruk. We zijn nu procentueel de op één na meest belaste sector en absoluut de meest belaste", hekelde hij.

De Franse lucht- en ruimtevaartindustrie exporteerde 82% van haar omzet (51,2 miljard euro) in 2024 en de toepassing van douanerechten zou een nachtmerrie zijn geweest voor een sterk geïntegreerde industrie, zoals wordt aangetoond door de Leap-motor die wordt geproduceerd door CFM International, een dochtermaatschappij van Safran in Frankrijk en General Electric in de Verenigde Staten, die zowel Airbus A320's als Boeing 737's aandrijft.

Naast de bedragen die ermee gemoeid zijn, vreesden fabrikanten voor een helse administratieve hoofdpijn, in een sector waar al meer dan veertig jaar niemand douanerechten heeft berekend, terwijl de behoefte aan nieuwe vliegtuigen groter is dan ooit.

- Zuivelindustrie constateert "noodzakelijk" akkoord (...)
- Onzekerheden voor wijnen en gedistilleerde dranken (...)
- Schoonheidssector waarschuwt voor concurrentievermogen, luxesector opgelucht (...)
- Farmaceutische bedrijven nog steeds in onzekerheid (...)

- Staalindustrie vreest dubbel effect
(...)
- Franse auto-industrie weinig getroffen
(...)
- Energie: het mysterie rond de 750 miljard...
(...)
- Defensie: beloften in strijd met de doelstelling van Europese onafhankelijkheid
(...)
- Transport-logistiek, een welkome opheldering
(...)
- Halfgeleiders in de wacht
(...)

Beurs persoverzicht

> Aandelenkoers AIR FRANCE-KLM daalt 3,93

(bron Ideal-investisseur) 1 augustus 2025

Mijn commentaar: Volgens Reuters is Air France-KLM dit jaar de grootste Europese luchtvaartmaatschappij, op de voet gevolgd door Lufthansa en IAG. De grote Amerikaanse majors zijn allemaal gedaald voor het jaar, hoewel ze de afgelopen maand zijn gestegen.

Lees het artikel :

Het aandeel AIR FRANCE-KLM sloot de handelssessie van vrijdag af op €11,12, een daling van 3,93% ten opzichte van de slotkoers van €11,58 een dag eerder.

Deze aanzienlijke daling kwam tegen een algemene achtergrond van dalingen op de aandelenmarkten, waarbij de CAC 40 zelf 2,91% verloor en sloot op 7546,16 punten.

Het volume van de verhandelde AIR FRANCE-KLM aandelen bereikte 1.283.364, wat neerkomt op ongeveer 0,49% van de marktkapitalisatie, een opmerkelijk cijfer op dat duidt op een duidelijke interesse van beleggers in het aandeel.

Ondanks deze dagelijkse underperformance is het vermeldenswaard dat de koers van het aandeel in de afgelopen drie maanden een aanzienlijke

stijging van 45,13% liet zien. Bovendien blijft de prestatie over het afgelopen jaar robuust, met een stijging van 35,28%, veel beter dan de vrijwel nul verandering in de CAC 40 over dezelfde periode.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De koers van het Air France-KLM aandeel sloot op vrijdag 1 augustus op €11,266. Over de week was er sprake van een **lichte daling (-1,24%) na een stijging van 40% in de voorgaande maand**. 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 8,59 euro (deze was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €5,40.

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 de prestaties van de aandelenkoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: Lees mijn vorige commentaar.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$3) naar \$90. De prijs was \$94 aan het eind van de week. Het was \$94 eind juni 2023, en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) **stijgt licht (+\$2) tot \$70 per vat.**

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

***Mijn commentaar:** Olie is de afgelopen twee weken met een aanzienlijke 10% gedaald.*

> **Beheer van beleggingsfondsen**

Als je belegt in een van de FCPE-fondsen van Air France, krijg je aandelen in deze fondsen. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je 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 FCPE's van Air France worden beheerd, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee share ownership](#).*

Meer informatie

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij zullen helpen u beter te informeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers.

Tot binnenkort.

[Klik hier](#) voor mijn laatste brieven

Als deze brief u bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen hem ontvangen door [mij 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 vertegenwoordig de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM.

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

Deze brief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wilt 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](#).

11.690 mensen ontvangen dit persoverzicht live