

De onaangename verrassing van Air France-KLM



## I Brief van François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen.

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

## voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 972, 8 juli 2024

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

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

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

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

## *Persoverzicht van maandag*

### > De slechte verrassing van Air France-KLM

(bron L'Opinion) 4 juli 2024 - Parijzenaars zijn niet de enigen die de hoofdstad willen mijden in de aanloop naar de Olympische Spelen. **Het luchtverkeer van Air France-KLM van en naar de Lichtstad voor de periode van juni tot augustus verdwijnt in het niets.** Grijs zone of rode zone, met of zonder QR-code - veel toeristen nemen liever de alternatieve route dan de bureaucratische rompslomp. Voor de luchtvaartmaatschappij wordt het **verlies aan inkomsten geschat op €160 tot €180 miljoen.**

# Cours d'Air France-KLM

En euros



Zelfs als het bedrijf kan hopen hier iets van terug te winnen aan het einde van de zomer, dankzij een uitsteleffect, is dit een onaangename verrassing. Het is de zoveelste slechte verrassing in wat allesbehalve een Olympisch jaar is geweest voor het aandeel Air France-KLM. **De aandelenkoers is sinds 1 januari met 40% gedaald, waarvan 22% alleen al in juni.** De Frans-Nederlandse groep leed van oktober tot maart verlies, voornamelijk door de inflatie van de loonkosten, maar heeft **het nog nooit zo slecht gedaan op de beurs.**

De zomerperiode is bevorderlijker voor de financiële prestaties, maar de Franse politieke situatie werpt, naast het effect van de Olympische Spelen, een schaduw over deze jaargang. Het risico op stakingen of rellen als het Rassemblement National aan de macht komt, kan niet worden uitgesloten. Dit zou een negatieve impact hebben op de activiteiten van een groep die voor 28% in handen is van de Franse staat en een notoir grillig sociaal klimaat heeft. De politieke dreiging zou ook de plannen van Air France-KLM kunnen dwarsbomen om haar Portugese concurrent

TAP, die momenteel geprivatiseerd wordt, over te nemen.

**Mijn commentaar:** Na de slechte resultaten in het eerste kwartaal van 2024 staat de Air France-KLM groep waarschijnlijk een moeilijke zomer te wachten, of zelfs een mat jaar, vooral als de groep zich genoodzaakt ziet om zijn aanbod te beperken vanwege problemen met reserveonderdelen voor zijn vloot.

De groep moet dit jaar ook €1,65 miljard aan obligaties terugbetalen en volgend jaar een vergelijkbaar bedrag. De nettoschuld van de groep bedroeg 5 miljard euro ten tijde van de laatste bekendmaking van de jaarresultaten.

Het ontbreken van enig vooruitzicht op een dividenduitkering, de negatieve impact van de Olympische Spelen, de mogelijke vermindering van het aanbod en het schuldaflossingsprofiel zijn allemaal negatieve signalen waarmee beleggers rekening houden met betrekking tot de aandelenkoers van het bedrijf.

## > Qatar Airways stijgt in vraag met recordresultaten

(bron La Tribune) 2 juli 2024 - De **luchtvaartsector blijft recordwinsten boeken dankzij de sterke vraag** over de hele wereld. In navolging van Air France-KLM, Singapore Airlines en Emirates in de afgelopen maanden, **kondigde Qatar Airways dinsdag de beste financiële resultaten in zijn geschiedenis aan.** De Qatarrese luchtvaartmaatschappij heeft het vertrek van haar jarenlange CEO Akbar al Baker afgelopen herfst goed opgevangen en boekte recordomzetten en -winsten voor het boekjaar 2023-2024.

Qatar Airways verdiende 22,2 miljard dollar in het boekjaar dat eindigde op 31 maart. Dat is 6% meer dan het jaar ervoor, toen de groep al een record had gevestigd, vooral dankzij de bijdrage van het wereldkampioenschap voetbal 2022.

**Deze prestatie is grotendeels te danken aan de dynamiek van de reisvraag: het verkeer groeide met 26% tot meer dan 40 miljoen passagiers.** Dit zijn er bijna 8 miljoen meer dan voor de crisis. Ondanks een verbetering van de bezettingsgraad **daalden de inkomsten per eenheid licht.**

**Aan de vrachtkant is de situatie minder rooskleurig, wat** niet zonder gevolgen is voor de Groep, die een vloot van 28 Boeing 777-vrachtvliegtuigen exploiteert. Ondanks het behoud van haar marktaandeel werd ze vorig jaar getroffen door de wereldwijde terugval in deze activiteit, met inkomsten die met 26% daalden.

**Dit weerhield Qatar Airways er niet van om de bedrijfswinst** voor rente, belasting, afschrijvingen en amortisatie (Ebitda) te **verbeteren.** Deze bedroeg meer dan 5 miljard dollar, met een marge van meer dan 23%. **Deze operationele prestaties hebben zich vertaald in financieel succes, met een record nettowinst van 1,7 miljard dollar.**

(...)

**Mijn commentaar:** De luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en Qatar is nog niet volledig in werking getreden vanwege een lopend onderzoek naar beschuldigingen van witwassen, corruptie en deelname aan een criminele organisatie.

*Deze overeenkomst is bijzonder ongunstig voor Europese luchtvaartmaatschappijen.*

*De financiële resultaten van Qatar Airways zijn indrukwekkend, maar ze zouden nog indrukwekkender zijn als Qatar meer toegang had tot de Europese markt.*

## > EU geeft groen licht voor overname van ITA Airways door Lufthansa

(bron Les Echos) 3 juli 2024 - Het is de epiloog van een lang drama: woensdag heeft de **Europese Commissie onder voorwaarden groen licht gegeven voor de overname van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA Airways door de Duitse Deutsche Lufthansa**, een deal die nauwlettend in de gaten wordt gehouden door de hele luchtvaartsector, die nauwlettend in de gaten houdt hoe de consolidatie van de markt verloopt.

Lufthansa (Swiss, Austrian Airlines en Brussels Airlines) verwerft een meerderheidsbelang (41%) in ITA, samen met de Italiaanse regering, **voor €325 miljoen, met een optie om de rest op een later tijdstip te kopen**. Op deze manier wil het Duitse bedrijf meer voet aan de grond krijgen in een van Europa's grootste en meest competitieve luchtvaartmarkten.

Deze "deal" was niet gemakkelijk voor de Europese regelgever die, uit angst voor een vermindering van de concurrentie, een diepgaand onderzoek van enkele maanden instelde en dreigde met een veto. Het spel dat zich vervolgens achter de schermen afspeelde, kende verschillende gespannen episodes. En om de "deal" te kunnen sluiten, **moesten Lufthansa en de Italiaanse regering een pakket "corrigerende maatregelen" voorstellen om de vrees van de EU weg te nemen**.

(...)

"We moesten ervoor zorgen dat passagiers niet meer zouden betalen en geen vermindering van het aantal en de kwaliteit van luchtvervoersdiensten zouden zien op bepaalde routes binnen en buiten Italië", aldus Margrethe Vestager, vicevoorzitter van de Europese Commissie. Het pakket corrigerende maatregelen zorgt ervoor dat er voldoende concurrentiedruk blijft bestaan op alle betrokken routes".

**De regering van premier Giorgia Meloni kan zich eindelijk ontdoen van een verlieslatend actief, wat** haar in staat moet stellen om de financiën van het land te verbeteren. "Vandaag ronden we eindelijk de eindeloze kwestie van de nationale luchtvaartmaatschappij, die al 40 jaar centraal staat in het publieke debat, positief af", aldus de Italiaanse minister van Economie. Giancarlo Giorgetti erkende "een

gecompliceerde, moeizame en moeilijke reis, maar een die is bekroond met een groot succes voor Italië, Duitsland en Europa. Er zal nooit meer overheidssteun zijn voor dit bedrijf. Dat is verleden tijd.

Dit is echter niet het einde van het verhaal, want de Commissie moet nog steeds de "geschikte begunstigers van de corrigerende maatregelen voor elk van de gedane toezeggingen" goedkeuren - waarvan de uitvoering nauwgezet zal worden gecontroleerd door een onafhankelijke trustee -, waarschuwde ze. De besprekingen zullen daarom de komende weken worden voortgezet.

**Mijn commentaar:** Dit is slechts een groen licht in principe verleend aan Lufthansa. Het goedkeuringsproces is nog niet afgerond.

*De Italiaanse minister van Economie neemt risico's door te beweren, zoals al zijn voorgangers al 40 jaar doen, dat de Italiaanse luchtvaartmaatschappij nooit meer overheidssteun zal krijgen.*

## > **Luchthaven Bordeaux vult gat op dat Ryanair achterlaat en wil nieuwe bestemmingen openen**

(bron Actu) 2 juli 2024 - **Met de aangekondigde sluiting van de luchtmachtbasis van Ryanair** vanaf 27 oktober 2024 en het vertrek van de lagekostenmaatschappij, zal de luchthaven van Bordeaux te maken krijgen met het verlies van 39 routes vanaf haar tarmac, waaronder 20 bestemmingen.

Maar zoals we allemaal weten, verafschuwt de natuur een vacuüm en **andere luchtvaartmaatschappijen hebben zich al gepositioneerd om de verlaten routes te vervangen, zoals Transavia**, dat op 25 juni de opening van zes nieuwe routes vanaf Bordeaux aankondigde (waaronder vijf die door de Ierse luchtvaartmaatschappij werden verlaten).

(...)

**Deze lagekostenmaatschappij van de groep Air France-KLM heeft "volwassen bestemmingen" van Ryanair overgenomen:** Porto, Marseille, Marrakech, Sevilla en Agadir. Ook Volotea heeft Marrakech en Madrid overgenomen

(...) Naast

het vervangen van Ryanair **richt de luchthaven van Bordeaux zich op nieuwe bestemmingen**. Er zijn momenteel gesprekken gaande met Finnair en SAS om **Scandinavië te ontwikkelen**, waar een sterk commercieel potentieel is geïdentificeerd.

"We proberen ook **Egypte te**

ontwikkelen, dat nogal in de mode is. We kijken ook naar het Midden-Oosten. Tel Aviv was een bestemming waar we actief naar keken, maar die we gezien het huidige economische klimaat hebben laten vallen. In de komende jaren willen we **Dubai of Doha aanbieden**", zegt Cyrielle Clément.

Het commerciële succes van de route naar Montreal heeft ook ideeën opgeleverd voor de luchthaven van Bordeaux, die droomt van een rechtstreekse route naar **New**

**York.** Er is een enorme vraag in beide richtingen," zegt Clément. Amerikanen houden erg van Bordeaux en onze wijn. Er is weinig twijfel dat ze zullen komen.

Airbus heeft echter te kampen met vertragingen bij de levering van een vliegtuigmodel dat bij uitstek geschikt is voor dit type route, dus we moeten afwachten. In dezelfde geest is **Shanghai** een van de routes die wordt bestudeerd voor de komende drie tot vier jaar.

Vanaf 2 juli opent Shanghai Airlines een route tussen de Chinese stad en Marseille. De luchthaven van Bordeaux zal de commerciële lancering op de voet volgen.

"Daarna evolueren de dingen. We passen ons heel snel aan. Alles hangt af van geopolitiek, pandemieën, economische ups en downs... De huidige verkiezingen kunnen bijvoorbeeld ook een grote invloed hebben.

**Mijn commentaar:** *Luchthavens willen de meest lucratieve vliegroutes openen en behouden. Dit kan worden bereikt door middel van luchthavengelden die worden gegenereerd door een groot aantal passagiers of door inkomsten uit belastingvrije winkels.*

*Winkels betalen een percentage van hun omzet aan luchthavens in ruil voor het recht om in terminals te verkopen. Dit percentage kan oplopen tot 40%. De gemiddelde waarde van de aankopen varieert naargelang de nationaliteit en ligt vooral hoog bij de Chinezen, rond de 150 euro.*

*Dit is ongetwijfeld de reden waarom deze zomer een route wordt geopend tussen Marseille en Sjanghai, na de opening in 2019 van een rechtstreekse vlucht tussen Nice en Peking.*

*Als dit fenomeen zich zou verspreiden, zou het de grote vlieghubs beroven van een aanzienlijke passagiersstroom, wat zou leiden tot inkomstenverlies voor de grote nationale luchtvaartmaatschappijen.*

## > **Norwegian Air waarschuwt, aandelenkoers keldert**

(bron Boursier) 4 juli 2024 - Een nieuwe boodschap van voorzichtigheid in het Europese luchtruim. Norwegian Air heeft vanochtend zijn winstverwachtingen voor 2024 verlaagd vanwege een zwakkere vraag in het tweede kwartaal, een hoger dan verwachte loonovereenkomst voor piloten, vertragingen in de leveringen van Boeing-vliegtuigen en tegenwind van de wisselkoersen.

Als gevolg daarvan voorspelt de Scandinavische groep nu een jaarlijkse EBIT tussen 2,5 en 3,2 miljard kronen, vergeleken met 2,5 tot 3,2 miljard kronen eerder. In de vorige prognoses was geen rekening gehouden met de bijdrage van Wideroe, de regionale luchtvaartmaatschappij die in januari werd overgenomen. Noorse aandelen daalden met meer dan 16% in Oslo.

*Mijn commentaar: Lees het commentaar bij het volgende artikel.*

## > **TourMaG Moeten we ons zorgen maken over de situatie bij Norse Atlantic Airways?**

(bron Journal) 2 juli 2024 - Low-cost heeft een revolutie teweeggebracht in korte- en middellangeafstandsreizen.

Nadat het dek volledig is herschud en miljoenen Europeanen in staat zijn gesteld om goedkoop op vakantie te gaan, zijn er verschillende initiatieven gelanceerd voor veel langere reizen.

**Deze projecten zijn vaak geflopt**, met uitzondering van de tegenvoorbeelden van JetBlue en French bee.

**De grootste mislukking was Norwegian, dat gedwongen werd zijn trans-Atlantische routes te sluiten en zijn Franse dochteronderneming te liquideren.**

Norwegian heeft echter navolging gekregen van Norse Atlantic Airways.

Deze luchtvaartmaatschappij werd in februari 2021 gelanceerd door de medeoprichter en voormalig CEO van Norwegian Air Shuttle, Bjorn Kjos. Zij heeft de codes, tarieven en slots overgenomen die haar voorganger had vrijgelaten. "Norse heeft **in het laatste kwartaal voor het eerst in haar korte bestaan winst gemaakt**, maar zal tegen 2023 toch geld hebben verloren", kondigde onze luchtvaartspecialist Christophe Hardin in een eerder artikel aan.

Deze verliezen hadden plaats moeten maken voor een winstgevend 2024. Maar na meer dan 6 maanden activiteit dit jaar, komt **het bedrijf op korte termijn in de problemen.**

(...)

Norse: "een negatieve impact op de liquiditeit en cashflow op korte termijn"

(...)

Behalve dat **de afwezigheid van nieuw geld gevolgen kan hebben voor de toekomst van de maatschappij, en vrij snel.**

(...)

**De koers van het aandeel is gedaald van 8 dollar bij de introductie in september 2021 tot 0,37 dollar op 3 juli**, het laagste niveau

(...)

Norse: een twijfelachtig model?

**Haar bedrijfsmodel is gebaseerd op geregelde langeafstandsvluchten in de zomer, waarna wanneer de winter aanbreekt, de inkrimping van het netwerk zou worden gecompenseerd door chartervluchten en vliegtuigverhuur.**

(...)

**Al deze informatie roept vragen op over de relevantie van het model**, zelfs als JetBlue of French bee erin geslaagd zijn.

Volgens OAG zijn low-cost maatschappijen deze zomer goed voor slechts 5,3% van de frequenties, op 7.300 vluchten tussen Noord-Amerika en West-Europa.

"Het succes op lange termijn van goedkope langeafstandsdiensten is nog steeds twijfelachtig, en hun fragiele marktaandeel maakt hen kwetsbaar voor concurrentiedruk wanneer de marktvraag verzwakt en de olieprijsen stijgen (...)

**Mijn commentaar:** *Er zijn verschillende redenen waarom het gemakkelijker is om een lagekostenmaatschappij winstgevend te maken op kortereafstandsvluchten dan op langeafstandsvluchten.*

*Ten eerste voeren lagekostenmaatschappijen meer vluchten per dag uit dan traditionele maatschappijen (tot acht dagelijkse vluchten voor Ryanair, bijvoorbeeld), wat betekent dat ze meer passagiers kunnen vervoeren en het gebruik van hun vliegtuigen kunnen optimaliseren.*

*Omgekeerd voeren langeafstandsluchtvaartmaatschappijen, of het nu lijnvluchten of lagekostenmaatschappijen zijn, een vergelijkbaar aantal vluchten per maand uit, wat de mogelijkheden voor winstgevendheid beperkt.*

*Ten tweede geven lagekostenmaatschappijen vaak de voorkeur aan secundaire luchthavens, die goedkoper zijn dan grote hubs. Deze kostenbesparende strategie is niet altijd mogelijk voor langeafstandsluchtvaartmaatschappijen zoals Norse Atlantic, die voornamelijk grote steden in de VS bedienen.*

*Bij lagekostenmaatschappijen die langeafstandsvluchten aanbieden, zijn de kostenbesparingen vooral geconcentreerd op personeelskosten, waardoor de mogelijkheden om de uitgaven te beperken beperkt zijn.*

*Ten slotte leidt de invoering van duurzame vliegtuigbrandstoffen tot extra kosten, die een grotere impact hebben op lagekostenmaatschappijen omdat ze minder manoeuvreerruimte hebben dan geregelde luchtvaartmaatschappijen.*

## > Dodelijke crash van twee 737 max vliegtuigen: Boeing bekend schuld

(bron BFM Business) 1 juli 2024 - Een storm in de maak voor Boeing? Volgens CNBC is het **Amerikaanse ministerie van Justitie (DoJ) van plan om de fabrikant te vragen schuld te bekennen voor de fatale 737 Max-ongelukken.** Bij deze twee crashes, die plaatsvonden in 2018 en 2019, kwamen 346 mensen om het leven. (...)

Afgelopen mei liet het DoJ in een brief aan een federale rechter weten dat Boeing niet had voldaan aan bepaalde voorwaarden van een overeenkomst die voorkwam dat het bedrijf strafrechtelijk werd vervolgd voor deze twee ongelukken.

**Op 7 januari 2021 bereikte Boeing een overeenkomst met de Amerikaanse**



**autoriteiten voor een bedrag van 2,5 miljard dollar. Volgens de voorwaarden van de overeenkomst gaf Boeing toe fraude te hebben gepleegd** (door het misleiden van de regelgevers die de 737 Max goedkeurden), **in ruil voor het laten vallen van een deel van de aanklachten die** tegen Boeing waren ingediend na de twee dodelijke ongevallen.

"Boeing is aansprakelijk voor vervolging in deze zaak, kondigde het ministerie van Justitie aan. "Wij geloven dat we de voorwaarden van deze overeenkomst hebben nageleefd", reageerde Boeing en zei dat het klaar was om te "reageren" op de zaak, die wordt behandeld door een federale rechter in Texas.

**De federale autoriteiten "hebben vastgesteld dat Boeing haar verplichtingen" onder de overeenkomst "heeft geschonden** door het niet plannen, implementeren en handhaven van een programma" om te voldoen aan de Amerikaanse wetgeving "tijdens al haar activiteiten", aldus de brief van het ministerie.

De families van de slachtoffers willen een rechtszaak

De autoriteiten hebben de overeenkomst in feite opnieuw onderzocht nadat op 5 januari

tijdens een vlucht een klep van een nieuwe 737 Max van Alaska Airlines verloren ging, wat een nieuwe veiligheids- en kwaliteitscontrolecrisis bij Boeing veroorzaakte.

Naast een extra boete van ongeveer 247 miljoen dollar kan **dit schuldbekentenis nadelige commerciële gevolgen hebben voor de fabrikant als federale aannemer. Boeing is een belangrijke onderaannemer van het Pentagon en NASA.**

Maar deze optie lijkt de families van de slachtoffers, die hoopten op een echt **strafproces**, niet tevreden te stellen. In zo'n geval zou **Boeing een veel grotere boete krijgen: 24,8 miljard dollar, en zou de aansprakelijkheid worden bevestigd.**

"Het schandalige onderliggende aspect van deze overeenkomst is dat het niet erkent dat de misdaad van Boeing 346 mensen het leven heeft gekost", zei Paul Cassell, een van de advocaten van de families van de slachtoffers, geciteerd door het persbureau AP. "Boeing zal hier niet verantwoordelijk voor worden gehouden en ze zullen niet toegeven dat het gebeurd is.

Volgens de families hebben de aanklagers van het Ministerie van Justitie echter verklaard dat als Boeing het aanbod voor een schuldbekentenis afwijst, het Ministerie van Justitie een rechtszaak in de zaak zal aanvragen.

***Mijn commentaar: Boeing bevindt zich in een delicate situatie met betrekking tot het aanbod om schuldig te pleiten, wat de beslissing ook is.***

*Toegeven om schuldig te pleiten zou kunnen leiden tot het verlies van federale*

*contracten, wat zou resulteren in een aanzienlijk verlies van inkomsten voor de vliegtuigbouwer.*

*Aan de andere kant zou weigeren om schuld te bekennen en naar de rechter stappen betekenen dat de \$2,5 miljard die is betaald om de rechtszaak te vermijden voor niets zou zijn betaald. Bovendien zou Boeing een maximale boete van 24,8 miljard dollar riskeren.*

*Om dit in perspectief te plaatsen: begin 2024 verklaarde Boeing 16,0 miljard dollar in contanten en investeringen in verhandelbare effecten te hebben, met beschikbare kredietlijnen van 10 miljard dollar.*

*Een boete van deze omvang zou Boeing in ernstige financiële problemen brengen.*

*De verleiding om schuld te bekennen is daarom groot. Als Boeing voor deze optie kiest, zijn het de families van de slachtoffers die het meest te lijden zouden hebben.*

## > **Polen: de bouw van een mega-luchthaven in Warschau toont de "hypocrisie" van milieuactivisten**

((bron Euractiv) 27 juni 2024 - Milieubezwaren tegen de bouw van een nieuwe luchtvervoersknooppunt **in Warschau** zijn "hypocrisie" volgens projectmanager Marcin Horała, die beweert dat soortgelijke projecten in West-Europa niet aan hetzelfde onderzoek worden onderworpen. **De nieuwe luchthaveninfrastructuur**, die bekend staat als de Solidarity Transport Hub (of **CPK** in het Poolse acroniem), **moet de belangrijkste luchtvervoershubs voor Centraal- en Oost-Europa worden** wanneer het in de zomer van 2028 wordt geopend.

De voltooiing van het project zou de Poolse economie een impuls moeten geven en het land aantrekkelijker moeten maken voor bedrijven, aldus de initiatiefnemers van het project.

Met een kostprijs van ongeveer €8 miljard wordt het **CPK-platform beschouwd als het grootste infrastructuurproject dat momenteel in Europa wordt uitgevoerd.**

**De mega-luchthaven zal worden verbonden met de omliggende steden door hogesnelheidstreinen en een wegennetwerk, met als** doel om het het belangrijkste vertrekpunt te maken voor bijna 180 miljoen mensen in Centraal- en Oost-Europa.

De hub zal het grootste deel van het commerciële verkeer absorberen van de andere twee luchthavens van Warschau, Chopin en Modlin, waarvan de rol in de luchtverbindingen van Polen zal worden verminderd.

(...)

**Critici hebben vraagtekens geplaatst bij de uitbreiding van de**

**luchtvervoersinfrastructuur**, een van de meest koolstofintensieve vervoerswijzen, midden in de klimaatcrisis.

Milieu-ngo's hebben Europa opgeroepen om investeringen in luchthavens te stoppen en om te buigen naar vervoerswijzen met een lagere uitstoot.

**De Europese Commissie heeft programma's gesteund om reizigers aan te moedigen over te stappen op het spoor**, een relatief milieuvriendelijkere vorm van vervoer, terwijl **de Europese Investeringsbank (EIB)**, de financieringsstak van de EU, **overweegt om investeringen in de uitbreiding van luchthavens stop te zetten**. **Een dergelijke aanpak zou echter oneerlijk zijn tegenover Midden- en Oost-Europese landen, die minder tijd hebben gehad om hun vervoersinfrastructuur te ontwikkelen dan West-Europese lidstaten**, vertelde Horała aan EURACTIV.

(...)

De oprichting van een internationale hub in de Poolse hoofdstad zal ook betekenen dat passagiers uit Oost-Europa niet langer vervuilende kortereafstandsvluchten naar West-Europese luchthavens hoeven te nemen om een langeafstandsvlucht te halen, aldus Horała.

**De bouw van de CPK hub zou ook "state-of-the-art technologieën" bevatten, waardoor de luchthaven groener zou worden dan de luchthavens die in het verleden zijn gebouwd**, beweerde hij. "Het is altijd moeilijker om bestaande infrastructuur te renoveren of te moderniseren dan om deze vanaf het begin te plannen en te ontwerpen met behulp van milieuvriendelijke technologieën," zei Horała.

(...)

***Mijn commentaar: De Europese Commissie pleit voor een sterke intermodaliteit tussen hogesnelheidstreinen en luchtvervoer in Europa. Op middellange termijn zal deze strategie het aantal kortereafstandsvluchten binnen Europa verminderen. Het nieuwe luchthavenproject in Polen maakt deel uit van deze logica, als knooppunt dat voornamelijk wordt bevoorrad door hogesnelheidstreinen.***

*Dit brengt twee belangrijke punten naar voren:*

*1- Passagiers die langeafstandsvluchten willen nemen met de trein brengen, zou in theorie de milieu-NGO's tenminste gedeeltelijk tevreden moeten stellen. Dit is echter niet het geval. De meeste NGO's zijn van mening dat de enige manier om de CO2-uitstoot van het luchtvervoer te verminderen het beperken van het langeafstandsverkeer is.*

*2- Om de nieuwe luchthaven te rechtvaardigen wijst de projectleider op de vertraging in de ontwikkeling van luchthaveninfrastructuur in Oost-Europa, een vertraging die de burgers van deze regio benadeelt.*

*Dit argument wordt wereldwijd vaak gebruikt om de ontwikkeling van luchtvervoer te rechtvaardigen in regio's die minder goed bediend worden.*

*Dit debat illustreert duidelijk de kern van het probleem van het koolstofvrij maken van het luchtvervoer.*

*In een tijd waarin experts geloven dat het moeilijk zal zijn om genoeg duurzame vliegtuigbrandstoffen te produceren voor de huidige vloot, hoe kunnen we dan voorzien dat er de komende 25 jaar steeds meer vliegtuigen in gebruik zullen worden genomen?*

## **Beurs persoverzicht**

### **> Air France-KLM: koersdoel verlaagd door Oddo BHF**

(bron CercleFinance) 3 juli 2024 - **Oddo BHF** heeft zijn 'underperform' rating voor Air France-KLM herhaald en **zijn koersdoel verlaagd van €9,5 naar €8,5**, om zijn nieuwe schattingen en de bijgewerkte parameters van het onderzoeksbureau weer te geven.

Na een waarschuwing van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij aan het begin van de week, gaat de analist uit van een aangepaste EBIT van €482 miljoen (-34,2%) op een omzet van €8,1 miljard in het tweede kwartaal.

Naar onze mening **is het onder controle krijgen van CASK een eerste vereiste voordat we kunnen terugkeren naar het aandeel**", waarschuwt Oddo BHF, voor wie Air France-KLM nog steeds wordt verhandeld tegen onaantrekkelijke multiples in vergelijking met zijn belangrijkste sectorgenoten Lufthansa en IAG.

**Mijn commentaar:** *In de afgelopen tien dagen hebben verschillende analisten hun koersdoelen voor Air France-KLM naar beneden bijgesteld: Oddo, Barclay, Stifel, BNP en Deutsche Bank.*

*Oddo benadrukt het gebrek aan kostenbeheersing (CASK = Cost Available Seat Kilometer).*

*Lees voor meer details het vorige artikel "Air France-KLM verliest hoogte, de schuld van politieke onzekerheid in Frankrijk".*

## **Einde persoverzicht**

### **> Koersontwikkeling Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op vrijdag 21 juni op **8,358 euro**. Het is **deze week licht gestegen (+1,58%)**.

Het stond op 2 januari 2023 op 12,53 euro en op 19 juni 2023 op 17,77 euro.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 13,79 euro, een daling van één euro in tien dagen** (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 8 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

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

***Mijn commentaar: De aandelenkoers van Air France-KLM heeft anderhalve maand lang regelmatig boven de €10 gestaan. Het is nu in één maand met 22% gedaald.***

*De gemiddelde (consensus) 12-maandsprognose van analisten voor AF-KLM is 13,79 euro, een daling van één euro in tien dagen.*

> **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$3 gestegen tot \$109.** Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 per vat tot \$87.**

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

***Mijn nieuwe commentaar: Sinds het begin van het jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel. Hij schommelt tussen 80 en 90 dollar.***

*De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa is gestaag gedaald, geleidelijk van 120 naar 100 dollar.*

*De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en nadert het niveau van voor Oekraïne.*

> **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 je in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van

vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen 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.

**Je kunt me al je vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...**

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

**Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.**

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me](#) een e-mailadres naar keuze te sturen.

## | François Robardet

**Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.**

**Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.598 mensen ontvangen dit persoverzicht live