

Air France-KLM: een tekort van €200 miljoen door de Olympische Spelen



## 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

N°975, 29 juli 2024

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](#) 

## Persoverzicht van maandag

### > Air France-KLM teleurgesteld over 2e kwartaal in steeds moeilijker omgeving

(bron Journal de l'Aviation) 25 juli 2024 - "Het was **een teleurstellend kwartaal**", "we hadden hogere ambities", betreurde Steven Zaat, Chief Financial Officer van Air France-KLM. Niet alle indicatoren stegen over de periode en de groep zag zich genoodzaakt om verdere kostenbesparende maatregelen te nemen met het oog op stijgende kosten per eenheid en brandstofkosten, dalende vrachtkomsten en de impact van de Olympische en Paralympische Spelen in Frankrijk. Steven Zaat wijst er **echter op** dat het **tweede kwartaal van 2024 een van de beste in de geschiedenis van de groep blijft**.

De omzet steeg met 4,3% over de periode. EBITDA, bedrijfswinst en nettowinst daalden echter allemaal in vergelijking met dezelfde periode in 2023. **De nettowinst kwam uit op €165 miljoen (een daling van €447 miljoen), wat niet genoeg was om het verlies van het eerste kwartaal goed te maken.**

"Het tweede kwartaal van 2024 bevestigde de opkomst van een steeds uitdagender klimaat voor de luchtvaart, met stijgende brandstofprijzen en aanhoudende kostendruk. Tegen deze achtergrond leverden KLM en Transavia een stabiele, zij het matige prestatie, terwijl Air France te lijden had onder uitzonderlijke

gebeurtenissen, met name het negatieve effect van de Olympische Spelen in juni. De Groep heeft al krachtige maatregelen genomen om zich aan deze situatie aan te passen, waaronder een personeelsstop en extra kostenbesparingen", aldus Benjamin Smith, Chief Executive Officer van de Groep.

Er werden weinig details gegeven over deze kostenbesparingen, behalve dat ze waar mogelijk zouden worden doorgevoerd: IT, inkoop, marketing, discretionaire kosten, enz. **Transformatieprojecten zullen worden versneld om structuren te vereenvoudigen, overheadkosten te verminderen en nieuwe synergieën te creëren. De wervingsstop heeft betrekking op administratief en niet-operationeel personeel.** De Groep verwacht dat de kosten per eenheid dit jaar met 2% zullen stijgen, aan de bovenkant van de bandbreedte die aanvankelijk werd voorgesteld.

De investeringen in de vloot zijn gehandhaafd, zij het "geoptimaliseerd". Ze zouden dus lager moeten uitvallen dan de 3 miljard euro die aanvankelijk voor dit jaar werd voorspeld.

De toename van de jaarlijkse capaciteit zal ook iets worden vertraagd: deze zal slechts 4% bedragen in plaats van de beoogde 5%. Wat de Olympische Spelen betreft, werd voor het tweede kwartaal al een inkomstenverlies van 40 miljoen euro opgetekend, ondanks het feit dat het evenement een afstotend effect heeft op de passagiers. De impact op het derde kwartaal zal naar verwachting tussen de 150 en 170 miljoen euro liggen.

***Mijn commentaar: Air France-KLM is blootgesteld aan dezelfde moeilijkheden als haar concurrenten:***

- *de stijging van de prijs van een vat vliegtuigbrandstof (deze kost gemiddeld 96 dollar in het tweede kwartaal van 2023 en 105 dollar in het tweede kwartaal van 2024, dus +10%),*

- *de integratie van duurzame vliegtuigbrandstoffen, die de rekening geleidelijk verhoogt (voor Air France-KLM komt dit neer op +100 miljoen euro voor elke 1% integratie),*

- *de vertraging van de reisvraag. Aan het einde van de COVID-19 pandemie trok de vraag meer aan dan verwacht, een manier om de jaren waarin reizen de facto zeer beperkt was, goed te maken. Dit fenomeen staat bekend als 'wraakreizen'.*

- *Een groot aantal vliegtuigen werd aan de grond gehouden bij gebrek aan reserveonderdelen.*

*Voor Air France-KLM is er ook het negatieve effect van de Olympische Spelen, geschat op 200 miljoen euro voor dat jaar.*

*Geconfronteerd met deze situatie hebben de luchtvaartmaatschappijen tijdelijke*

*maatregelen genomen, met name het uitstellen van niet-dringende aanwervingen.*

*Ze proberen ook hun kostenbesparingsstrategie voort te zetten. Deze strategie heeft haar grenzen bereikt en de nieuwe beoogde kostenbesparingen lijken marginaal.*

*Om hun balansen te verbeteren, hebben ze nog één hefboom over: de tarieven verhogen in de hoop geen klanten te verliezen.*

*Een riskante gok?*

## > Turkish Airlines: nieuwe Business class; gratis Wi-Fi voor alle passagiers tegen eind 2025

(bron Air Journal) 24 juli 2024 - Turkish Airlines onthulde deze week haar gloednieuwe Crystal Business Class suite op de Farnborough International Airshow 2024. Turkish Airlines belooft ook gratis Wi-Fi voor al haar passagiers in 2025.

Met de nieuwe Crystal Business Class suite kunnen passagiers in de toekomst in stijl reizen. De nieuwe suite is de eerste bij Turkish Airlines met een verstelbare suite deur en een privacy paneel voor extra privacy aan boord. De nieuwe Business Class stoelen bieden een grote stoelbreedte van 23 inch met extra voetruimte. **Terwijl de meeste luchtvaartmaatschappijen gebruik maken van externe fabrikanten voor hun premium stoelen, zijn de nieuwe stoelen ontwikkeld door TCI Aircraft Interiors, een dochteronderneming van Turkish Airlines.**

(...)

De luchtvaartmaatschappij kondigde ook aan dat het tegen het einde van 2025 gratis Wi-Fi zal

aanbieden aan alle passagiers. **De luchtvaartmaatschappij heeft een memorandum van overeenstemming getekend met het staatsatellietbedrijf Turksat en haar dochteronderneming TCI Aircraft Interiors om breedbandconnectiviteit aan haar vloot toe te voegen.**

De nieuwe stoelen zullen worden aangeboden op de transcontinentale vluchten van de luchtvaartmaatschappij. Ze zullen worden geïnstalleerd op de Airbus A350's van de luchtvaartmaatschappij die vanaf 2026 worden besteld. De geavanceerde stoelen zullen ook worden geïnstalleerd op de Boeing 777-vloot.

(...)

Turkish Airlines, dat bezig is met het plaatsen van een order voor Boeing-vliegtuigen, zal naar verwachting niets aankondigen op de Farnborough Airshow van dit jaar.

***Mijn commentaar:*** Zo'n dertig jaar geleden boden luchtvaartmaatschappijen in Business en First Class op hun stoel gemonteerde telefoons aan. Gesprekken werden gefactureerd aan meer dan 40 frank per minuut!

*Vandaag kun je via wifi aan boord dezelfde gesprekken voeren tegen veel lagere prijzen via spraaktoepassingen op het internet.*

*Het leek onvermijdelijk dat wifi met hoge snelheid gratis zou worden in vliegtuigen. Dit zal binnenkort het geval zijn.*

*Eén vraag blijft: zal bellen toegestaan zijn? De geluidsoverlast is bijna onbetaalbaar.*

*Een ander aandachtspunt in dit artikel betreft partnerschappen voor vliegtuigstoelen en telefonie.*

*Deze nationale luchtvaartmaatschappij werkt met dochterondernemingen en een Turks overheidsbedrijf.*

*Dit maakt deel uit van de strategie van Turkije om een krachtige luchtvervoersgroep te ontwikkelen, gesteund door de overheid.*

## > **Iberia klaar om 52% van Air Europa te verkopen**

(bron Zakenreis) 24 juli 2024 - **Iberia is bereid concessies te doen om Brussel te overtuigen Air Europa te mogen overnemen...**

Iberia heeft gezegd dat het bereid is om 52% van de activiteiten van Air Europa te verkopen.

In 2023 voerde Air Europa

volgens Aena 103.279 vluchten uit, merkt El Preferente op. Als we het percentage van 52% toepassen, zou **Air Europa dus 53.705 vluchten kunnen verkopen.**

**Verschillende luchtvaartmaatschappijen hebben zich kandidaat gesteld, waaronder Avianca, World2Fly en Iberojet voor langeafstandsvluchten, en Binter, Ryanair en Volotea voor Europese vluchten.**

Als we in detail kijken, zien we dat de overgrote meerderheid, d.w.z. 2/3 van de vluchten van Air Europa, werd uitgevoerd op het binnenlandse netwerk, d.w.z. 72.052 vluchten tegenover 31.227 vluchten op het binnenlandse netwerk. Bij 52% zou **Air Europa bereid zijn 37 467 binnenlandse vluchten af te staan aan haar concurrenten en 16 238 internationale vluchten.**

Het antwoord van de Europese Commissie wordt verwacht tegen 20 augustus 2024.

**De overname van Air Europa betekent dat de luchtvaartmaatschappij waarschijnlijk Skyteam zal verlaten om toe te treden tot Oneworld, de alliantie van Iberia en British Airways**

(...)

Deze lange saga begon in 2019 toen IAG aankondigde de in Madrid gevestigde maatschappij voor 1 miljard euro te willen overnemen.

**Een sterk veranderd luchtvaartlandschap als gevolg van de Covid-19 pandemie leidde er vervolgens toe dat de overnameprijs in januari 2021 werd gehalveerd tot slechts €500 miljoen.**

De mededingings- en marktautoriteit startte vervolgens een onderzoek naar de voorgenomen overname en in december 2021 kondigde IAG aan dat de besprekingen om de overeenkomst te beëindigen in een vergevorderd stadium waren. De overname staat sinds 2023 weer op de agenda...

**Mijn commentaar:** de aankoopprijs van Air Europa werd gehalveerd na de Covid-19 pandemie.

*Als de Europese Commissie deze halvering van het bod van Air Europa aanvaardt, zal het interessant zijn om te zien of Iberia zijn bod naar beneden zal bijstellen.*

*Dit zou kunnen leiden tot een tegenbod van Lufthansa of Air France-KLM.*

## > Corsair beperkt samenwerking met Republiek Congo

(bron Journal de l'Aviation) 26 juli 2024 - **De Republiek Congo heeft besloten haar partnerschap met Corsair te beperken tot commerciële en operationele samenwerking** voor de opening van een route tussen Parijs en Brazzaville, een project dat de Franse luchtvaartmaatschappij tot een goed einde wil brengen.

Het land wil zich concentreren op de ontwikkeling van zijn eigen nationale luchtvaartmaatschappij op het binnenlandse en regionale netwerk en zal daarbij blijven genieten van de steun van Corsair.

Tegelijkertijd geeft **Corsair aan dat haar aandeelhouders al een nieuwe particuliere aandeelhouder van een Franse groep hebben geïdentificeerd.** De komst van deze nieuwe aandeelhouder zal naar verwachting geen verandering brengen in het bedrijfsplan dat bij de Europese Commissie is ingediend. Het plan, dat in september vorig jaar werd gewijzigd, wordt momenteel herzien in Brussel.

**Mijn commentaar:** Afgelopen december dook de Republiek Congo op als mogelijke aandeelhouder van Corsair.

*\*\*\* Nu, aan het begin van een citaat uit het tijdschrift Capital \*\*\* is er een andere investeerder, en niet de minst verrassende: de Republiek Congo. Een speler in de luchtvaartindustrie legt uit: "Dit land wil af van het monopolie van Air France op de route Parijs-Brazzaville, die weinig vluchten aanbiedt en de ticketprijzen opdrijft. Hij legt uit dat een vlucht Parijs-Brazzaville nu twee keer zoveel kost (2.000 euro) als een vlucht Parijs-Tokio. Waarom is Congo bereid om 15 miljoen euro te investeren? Omdat de regering geen nationale luchtvaartmaatschappij meer heeft en het opnieuw opstarten ervan veel meer zou kosten.*

*\*\*\* einde citaat \*\*\**

*Op 7 juni werd overeengekomen dat de Republiek Congo hoofdaandeelhouder zou worden, maar geen meerderheidsaandeel zou hebben, ondanks de 15 miljoen euro.*

*Haar terugtrekking is, zoals La Tribune schrijft, een koude douche voor de luchtvaartmaatschappij.*

*Het is ook een heel slecht signaal naar de Europese Commissie, die twijfels heeft over de levensvatbaarheid van Corsair.*

## > EasyJet wint een ronde tegen Ryanair

(bron Les Echos) 24 juli 2024 - EasyJet doet het beter dan gele trui Ryanair. Europa's op één na grootste low-cost luchtvaartmaatschappij boekte een winst voor belastingen van 280 miljoen euro in het derde kwartaal tot eind juni, een stijging van 16% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar.

De grote Ierse rivaal daarentegen zag de winst voor belastingen dit kwartaal met 46% dalen, volgens de resultaten die het bedrijf maandag publiceerde. Om te voorkomen dat er met ongevlude vliegtuigen wordt gevlogen, is Ryanair gedwongen om de ticketprijzen op jaarbasis met ongeveer 15% te verlagen. EasyJet beweert zijn tarieven te handhaven en genereert nog steeds een gemiddelde van €69 per verkocht ticket.

**Deze luchtzak is niet uniek voor Ryanair. Lufthansa, Air Canada, Delta en Qatar Airways hebben ook een daling van het aantal klanten opgemerkt.**

Hoewel de luchtvaartmaatschappijen de meeste winst maken tijdens de zomermaanden vanwege het vakantie seizoen, zijn consumenten dit jaar minder bereid geweest om uit te geven aan vliegtickets dan vorig jaar. Het Britse easyJet is er echter in geslaagd om zich staande te houden, geholpen door zijn nieuwe activiteit van het verkopen van kant-en-klare vakanties in het buitenland. Dit kwartaal boekte de groep een winst voor belastingen van 73 miljoen pond (86,9 miljoen euro) op zijn touroperatorbedrijf easyJet Holidays. Dit is een stijging van 33% ten opzichte van het derde kwartaal van 2023. Dankzij deze goede resultaten kan easyJet zijn jaarverwachtingen voor deze divisie verhogen.

(...)

De luchtvaartmaatschappij meldt ook dat het deze zomer 1,5 miljoen stoelen meer heeft verkocht dan in de zomerperiode vorig jaar.

"We blijven op koers om opnieuw een recordzomer te realiseren, wat ons dichterbij onze middellangetermijndoelstellingen brengt", vertelt CEO Johan Lundgren, die begin 2025 aftreedt. Na de bekendmaking van deze resultaten steeg de aandelenkoers van easyJet aan het begin van de middag met 5,3% op de London Stock Exchange.

(...)

**Mijn commentaar:** De titel van het artikel is misleidend.

*Hoewel easyJet sneller groeit dan Ryanair, ligt het kwartaalresultaat (280 miljoen*

euro) nog steeds achter op dat van Ryanair (360 miljoen euro).

## > **Vliegtuigfabrikanten overspoeld met orders, maar worstelen om te leveren**

(bron Le Monde) 22 juli 2024 - Het is een nogal ongewone internationale luchtshow die van maandag 22 tot en met vrijdag 26 juli haar deuren opent in Farnborough, aan de rand van Londen in het Verenigd Koninkrijk. Aan de ene kant **lopen de orderboeken voor vliegtuigen over, aan de andere kant worstelen de fabrikanten met een reeks obstakels om het productietempo op peil te houden.** Voor deze editie van 2024 wordt verwacht dat de twee grootste vliegtuigbouwers, Airbus en Boeing, zich gedeisd zullen houden, zich zullen concentreren op de lopende orders en hun traditionele rivaliteit op een laag pitje zullen zetten. Bijna 75.000 vakbezoekers en zo'n 1.200 exposanten zullen elkaar gedurende vijf dagen ontmoeten op de luchthaven in het zuidwesten van Londen voor deze tweejaarlijkse show, een van de grootste ter wereld, die plaatsvindt op een moment dat **het wereldwijde luchtverkeer volgens de International Air Transport Association in 2024 naar verwachting 4,96 miljard passagiers zal bereiken - meer dan vóór de Covid-19 pandemie.**

Een bloeiend vooruitzicht, maar wel een waar Boeing nauwelijks over kan opscheppen. En terecht: de Amerikaanse fabrikant ligt onder vuur van regelgevende instanties vanwege de slechte kwaliteit en terugkerende defecten in zijn productie. Daarbij komen nog de herhaalde incidenten met verschillende van zijn vliegtuigen. (...)

De relatieve discretie die het Amerikaanse bedrijf op Farnborough tentoonspreidt, zal ook door Airbus worden gedeeld. In tegenstelling tot wat gebruikelijk is, onthulde 's werelds nummer één op het gebied van lucht- en ruimtevaart niet met veel tamtam zijn prognoses voor de komende 20 jaar, die nog steeds in de lift zitten. Het bedrijf heeft ze slechts gedetailleerd beschreven in een discreet persbericht dat op maandag 15 juli is gepubliceerd.

Het bedrijf voorspelt dat de luchtvaartmaatschappijen tussen nu en 2043 42.430 nieuwe commerciële vliegtuigen met meer dan 100 stoelen en vracht nodig zullen hebben - een stijging van 3,9% ten opzichte van de prognoses voor 2042 die in 2023 werden gepubliceerd. **De wereldvloot zou dus kunnen verdubbelen in de komende twintig jaar**, met een totaal van 48.230 vliegtuigen in 2043, vergeleken met 24.260 aan het eind van 2023. En de verkoop zal naar verwachting inkomsten genereren van meer dan 8.000 miljard dollar (ongeveer 7.325 miljard euro).

Volgens Airbus **zal Azië-Pacific een groot deel van de markt voor zijn rekening nemen**, met 19.510 vliegtuigen (waaronder 9.520 voor China) van de 42.430 die tussen 2024 en 2043 zullen worden geleverd. **China en India, en meer in het algemeen Azië-Pacific als geheel, zullen de groei aanwakkeren, waardoor het zwaartepunt van de luchtvaartsector verder verschuift naar Azië**", aldus de

vliegtuigbouwer.

Dit zal waarschijnlijk het leeuwendeel blijven uitmaken. De verkoop van middellangeafstandsvliegtuigen zal naar verwachting 75% van de nieuwe vliegtuigen vertegenwoordigen, of 33.510 eenheden. Airbus heeft een marktaandeel van 60% in dit segment, terwijl Boeing in beroering is sinds de twee ongelukken met zijn 737 MAX in 2018 en 2019, waarbij in totaal 346 passagiers en bemanningsleden om het leven kwamen.

(...)

Maar het zit zo: **de verkoop stijgt misschien, maar de leveringen dalen en luchtvaartmaatschappijen worden ongeduldig omdat vliegtuigfabrikanten moeite hebben om de productie bij te benen.** Terwijl de orderportefeuilles van Airbus en Boeing in een jaar tijd met 18% zijn gestegen tot bijna 15.000 vliegtuigen, zijn de leveringen in de tussentijd met slechts 11% toegenomen.

**Klanten van Airbus moeten gemiddeld zeven jaar (dus niet tot 2030) wachten op levering.** De reden hiervoor is dat onderaannemers, die zwaar getroffen zijn door de gezondheids crisis en aanwervingsproblemen, moeite hebben om bij te blijven. Als bewijs van zijn zorgen heeft Airbus zijn doelstelling om elke maand 75 middellangeafstandsvliegtuigen van de assemblagelijne te laten rollen met een jaar uitgesteld. Dit productietempo, dat oorspronkelijk gepland was voor 2026, zou niet voor 2027 gehaald moeten worden.

Boeing kampt met dezelfde problemen als zijn Europese concurrent. Al maanden wordt het bedrijf geplaagd door productie- en kwaliteitsproblemen met zijn drie commerciële vliegtuigen (737, 787 en 777), die tot verschillende onderzoeken hebben geleid. De groep, die verwacht de naam van zijn toekomstige baas - die Dave Calhoun moet vervangen - tegen eind 2024 te kennen, zal niet overwegen om het productietempo te verhogen zolang deze problemen niet zijn opgelost. Temeer daar het ook nog eens wordt geconfronteerd met de dreiging van een staking van zijn werknemers als de loononderhandelingen die momenteel aan de gang zijn, niet worden afgerond

(...)

***Mijn commentaar:*** De huidige vraag naar vliegtuigen is erg groot, maar vliegtuigfabrikanten hebben moeite om aan deze vraag te voldoen vanwege aanhoudende problemen, zoals een tekort aan reserveonderdelen en onderaannemers met te weinig personeel.

*Vliegtuigfabrikanten bevinden zich daarom in een paradoxale situatie waarin ze niet te veel orders kunnen aannemen.*

*Hoe lang zal deze situatie duren? 2026 of 2027 is de beste schatting.*

*In een volgende brief zal ik dieper ingaan op de demografische voorspellingen van de VN, die de ontwikkeling van luchtvlotten in de komende decennia zouden kunnen*



beïnvloeden.

*Een eerste voorbeeld: China's bevolking zou in 2100 gehalveerd kunnen zijn.*

## > **Luchtvaartmaatschappijen roepen overheden op om noodlijdende groene paraffine-industrie te redden**

(bron Reuters, vertaald met DeepL) 24 juli 2024 - Een Brits initiatief om groene vliegtuigbrandstof te promoten zal wereldwijd moeten worden opgepakt - en uitgebreid - als de technologie enige kans wil maken om haar belofte van radicaal schonere vluchten waar te maken, waarschuwen leidinggevend van luchtvaartmaatschappijen op de Farnborough Air Show.

Vorige week **kondigde de nieuwe Labourregering van Groot-Brittannië plannen aan om een prijsgarantie in te voeren voor Sustainable Aviation Fuel (SAF) om producenten aan te moedigen meer fabrieken te openen en de infrastructuur te bouwen die nodig is om de productie van de brandstof te verhogen.**

**Twintig jaar nadat luchtvaartmaatschappijen hebben toegezegd over te stappen op biobrandstoffen, vertegenwoordigt SAF slechts 0,2% van de vliegtuigbrandstofmarkt.** De luchtvaartindustrie zegt dat dit aandeel zal moeten stijgen tot 65% tegen 2050 als ze tegen die tijd 'netto nul' koolstofemissies wil bereiken.

Al jaren zijn luchtvaartmaatschappijen en SAF-producenten verwickeld in een verlamdend schuldspel. Luchtvaartmaatschappijen zeggen dat ze meer groene brandstof willen, terwijl de SAF-producenten zeggen dat ze niet meer kunnen produceren zolang de luchtvaartmaatschappijen niet bereid zijn om de marktprijs te betalen. FAS kost momenteel tot vijf keer meer dan traditionele paraffine.

Julie Kitcher, hoofd duurzaamheid bij Airbus, zei dat **sterkere investeringsplannen en moediger financiering vanuit de hele sector de industrie vooruit zouden helpen en het aanbod zouden stimuleren.**

Politieke steun, zoals het Britse programma of de SAF-heffing van Singapore, kan de kostenlast voor luchtvaartmaatschappijen verlichten als deze op een constructieve manier wordt vormgegeven, aldus Kitcher en andere leiders.

(...)

Toch **klagen luchtvaartmaatschappijen over een tekort aan SAF ondanks mandaten en stimuleringsmaatregelen**, met als argument dat producenten, vooral de zeer winstgevendende oliemaatschappijen, niet genoeg produceren. **"Als we de prijs van FAS niet verlagen, zullen vluchten veel duurder worden,"** zei Luis Gallego, chief executive van IAG, eigenaar van British Airways, tegen een rondetafelgesprek op de Airshow, nadat hij het besluit van het VK verwelkomde.

(...)

Op de Airshow zeiden luchtvaartmaatschappijen en fabrikanten dat de volgende generatie energie-efficiëntere vliegtuigen de uitstoot zou verminderen.

Maar veel milieuactivisten zijn van mening dat de groei van de industrie fundamenteel onverenigbaar is met duurzame ontwikkeling.

(...)

Zelfs met inkomstzekerheid zouden er veel meer investeringen nodig zijn om de doelstellingen van de luchtvaartsector te halen," vertelde Shai Weiss, CEO van Virgin Atlantic, aan Reuters.

"Dit mechanisme alleen is niet genoeg," zei hij.

Eerder deze maand kondigde Shell aan de bouw van een SAF-faciliteit in Rotterdam op te schorten, wat milieuactivisten verontrustte.

**Zelfs met meer steun van de overheid zou het nog jaren duren om nieuwe fabrieken te bouwen,** laat staan om voldoende hoeveelheden SAF te gaan produceren.

Directieleden van luchtvaartmaatschappijen zeiden dat de beslissing van het Verenigd Koninkrijk een stap in de goede richting was, maar dat het aan **de wetgevers was om meer te doen, niet aan de luchtvaartmaatschappijen.**

"We weten dat decarbonisatie erg duur zal zijn. Het gaat triljoenen kosten," zei Gallego van IAG.

**De bestuurders wijzen op de smalle winstmarges in de luchtvaartsector,** die weinig ruimte laten voor investeringen in duurzame ontwikkeling. "Dit is waar de overheid de productie van brandstof moet opvoeren, zodat we het kunnen gebruiken," zei Ghaith al-Ghaith, CEO van flydubai.

***Mijn commentaar:*** De kwestie van duurzame vliegtuigbrandstoffen verandert in een dovemansgesprek tussen belanghebbenden:

- luchtvaartmaatschappijen hebben een te kleine financiële marge om op grote schaal te investeren in de productie van deze brandstoffen,

- de grote olieconcerns aarzelen om te investeren in een nieuwe activiteit met onzekere en onrendabele afzetmarkten

- Europese regeringen zijn terughoudend om grote sommen te investeren in een sector die veel (te?) veel kritiek krijgt.

*Opmerking:*

NGO's hebben lange tijd de kritiek op de luchtvaart aangewakkerd door te pleiten voor een vermindering van het luchtverkeer.

Ze hebben echter onlangs hun toon veranderd. Ze nemen nota van de toezegging van de luchtvaartmaatschappijen om hun netto-uitstoot tegen 2030 met 30% te verminderen.

*Maar ze voegen eraan toe dat als deze doelstellingen niet worden gehaald, luchtvaartmaatschappijen het aantal vluchten dat ze uitvoeren zullen moeten verminderen.*

*Dit is begrijpelijk, op voorwaarde dat alle luchtvaartmaatschappijen ter wereld zich hieraan houden.*

## **Beurs persoverzicht**

### **> Dit is waarom de aandelenkoersen van EasyJet en IAG dalen**

(bron MSN) 23 juli 2024 - **Aandelen van luchtvaartmaatschappijen die genoteerd staan aan de London Stock Exchange (LSE) zijn deze week gekelderd.**

Aandelen van International Consolidated Airline (IAG) en easyJet zakten naar hun laagste niveau sinds weken. IAG is een technische correctie ingegaan en is met 12% gedaald vanaf het hoogste punt dit jaar. Het staat nu op het laagste niveau sinds 2 juni.

**Ondertussen daalde de koers van easyJet naar 425 pence, het laagste niveau sinds november 2023.** In tegenstelling tot IAG is easyJet in een dalende markt beland, met een daling van meer dan 24% vanaf het hoogste punt dit jaar. Aandelen van andere luchtvaartmaatschappijen zoals Wizz Air en Ryanair zijn ook gedaald.

De belangrijkste reden waarom deze aandelen zijn ingestort, is dat **verschillende luchtvaartmaatschappijen slechte financiële resultaten hebben gepubliceerd** nu het winstseizoen van start gaat.

**Delta Air Lines**, de grootste luchtvaartmaatschappij in de VS, **zei dat de winst** in het tweede kwartaal \$1,31 miljard bedroeg, **een daling van 29% ten opzichte van** dezelfde periode in 2023. De winst per aandeel van 2,36 dollar was slechter dan verwacht.

(...)

De aandelenkoersen van easyJet en IAG bleven dalen nadat Ryanair, de grootste regionale luchtvaartmaatschappij in de sector, zwakke financiële resultaten bekendmaakte. De bezettingsgraad daalde licht naar 94% in het eerste kwartaal.

(...)

Net als Delta waarschuwde het bedrijf dat de zomerboekingen relatief zwakker waren dan verwacht, wat verklaart waarom de aandelenkoers maandag met 11% daalde. Ryanair verwacht desondanks dat zijn bedrijf zijn momentum zal behouden omdat luchtvaartmaatschappijen de Pratt & Whitney-motoren in hun A320's blijven gebruiken. (..

.) Als

gevolg hiervan **zijn de aandelenkoersen van IAG en easyJet gekelderd omdat**

**beleggers verwachten dat ook zij een klap zullen krijgen.** EasyJet in het bijzonder is blootgesteld aan de uitdagingen van de Airbus A320 die haar activiteiten dit jaar zouden kunnen beïnvloeden.

De meest recente resultaten lieten zien dat easyJet een verlies van 320 miljoen pond maakte in de eerste helft van het jaar [oktober 2023 tot maart 2024]. Het bedrijf verwacht dat de volgende resultaten, die deze week op woensdag worden verwacht, zullen aantonen dat de inkomsten in het laatste kwartaal zijn gestegen. Het verwacht een winst voor belastingen te maken van meer dan £1 miljard.

**IAG zou beter beschermd kunnen zijn tegen de problemen van Delta en Ryanair vanwege haar afhankelijkheid van zakenreizen en trans-Atlantische vluchten, die de afgelopen maanden goed hebben gepresteerd.** IAG publiceert haar volgende financiële resultaten op 2 augustus.

***Mijn commentaar:** Een herinnering. Afgelopen februari, na de presentatie van de jaarresultaten van 2023, luidde de kop van het artikel in Les Echos als volgt:*

*De groep Air France-KLM heeft in 2023 de beste financiële resultaten in haar geschiedenis behaald. Maar de euforie van de zomer is voorbij en de cijfers voor het vierde kwartaal laten een duidelijke terugval zien. Een terugkeer naar de aarde is in zicht.*

*Het lijkt erop dat de journalist gelijk had, maar de meeste luchtvaartmaatschappijen komen weer met beide benen op de grond.*

*De bedrijfsprognoses voor de tweede helft van 2024 geven geen reden tot optimisme.*

## **Einde persoverzicht**

**> Koersontwikkeling Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op vrijdag 26 juli op **8,332 euro**. Het is **deze week gestegen (+1,93%)**.

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 aan het begin van 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 flirt met een historisch dieptepunt.

*Gemengde resultaten van concurrenten hadden geleid tot een daling van de aandelenkoers. De aankondiging van de halfjaarresultaten van Air France-KLM, die ook gemengd waren, zorgde paradoxaal genoeg voor een stijging van de aandelenkoers.*

*De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is €12,91, een daling van €1,8 in één maand.*

*Het is onmogelijk om bedrijven te vergelijken op basis van hun aandelenkoers. Kapitalisatie (de totale waarde van de uitgegeven aandelen) is een relevantere indicator.*

*Hier is de kapitalisatie (per 29 juli) van enkele luchtvaartmaatschappijen:*

- Air France-KLM: €2,2 miljard
- easyJet: €4,2 miljard
- Lufthansa: €7,1 miljard
- IAG: €9,8 miljard
- Ryanair: €16,7 miljard
- Delta Air Lines: €26,3 miljard

*Enkele benchmarks:*

*- toen Delta Air Lines en China Eastern in 2018 een belang verwierven in Air France-KLM, bedroeg de kapitalisatie van de groep €3,75 miljard. - toen CMA CGM in 2022 een belang van 9% nam (voor een investering van ongeveer 400 miljoen euro), bedroeg de kapitalisatie van de groep 4,4 miljard euro.*

> **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$3 gedaald tot \$100.** Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$2 tot \$81 per vat.**

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

***Mijn 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 u 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](#).

11.608 mensen ontvangen dit persoverzicht live