

Dalende ticketprijzen benadelen luchtvaartmaatschappijen



## 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. 976, 5 augustus 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

### > Luchtvaart: dalende ticketprijzen benadelen luchtvaartmaatschappijen

(bron AFP) 30 juli 2024 - Hebben luchtvaartmaatschappijen te veel hooi op hun vork genomen? **In het voorjaar** lieten ongebruikelijke promoties op populaire zomerbestemmingen vanuit Europa, zoals Griekenland en Canada, zien dat **sommige luchtvaartmaatschappijen moeite hadden om hun vliegtuigen in het verwachte tempo vol te krijgen.**

Onhaalbare doelen. **In de afgelopen dagen hebben toonaangevende luchtvaartmaatschappijen gewaarschuwd dat ze hun jaarlijkse doelstellingen niet zullen halen:** op 22 juli stelde de Duitse groep Lufthansa haar winstverwachting naar beneden bij, omdat haar gelijknamige luchtvaartmaatschappij "in het bijzonder werd getroffen door de uitdagingen als gevolg van de negatieve ontwikkeling van de markt".

(...)

Air France-KLM, waarvan de operationele marge op kwartaalbasis met 3,1 punten daalde tot 6,5%, heeft donderdag zijn capaciteitsgroei voor 2024 naar beneden bijgesteld, van 5% naar 4% ten opzichte van 2023. De groep wordt ook getroffen door de Olympische Spelen in Parijs, die naar verwachting een omzetzdaling van €200 miljoen zullen veroorzaken.

Binnen het Frans-Nederlandse bedrijf daalde de beladingsgraad van vliegtuigen in het tweede kwartaal met 0,1 punt op jaarbasis, en zelfs met 1,7 punt op de normaal gesproken zeer winstgevende routes naar Noord-Amerika. Als gevolg daarvan dalen de ticketprijzen. Volgens de Franse burgerluchtvaartautoriteit (Direction Générale de l'Aviation Civile) **daalde het gemiddelde tarief voor internationale vluchten vanuit Frankrijk in juni met 4,4% j-o-j en zelfs met 5,7% voor Noord-Atlantische bundels.**

Volgens gegevens van de Federal Reserve Bank of St Louis daalde de prijsindex voor vliegtickets met vertrek vanuit Amerikaanse steden in juni terug naar het niveau van mei 2022. De gezondheids crisis buiten beschouwing gelaten, was de index sinds juni 2009 niet meer zo laag geweest. American Airlines, dat eind mei al een winstwaarschuwing had gepubliceerd, noemde donderdag naast het falen van haar nieuwe commerciële strategie ook een "binnenlands onevenwicht tussen vraag en aanbod" in de Verenigde Staten, na een financiële publicatie die achterbleef bij de verwachtingen.

(...)

**De tarieven waren sterk gestegen aan het einde van de gezondheids crisis**, toen de plotselinge opleving van de vraag sommige luchtvaartmaatschappijen verraste, omdat problemen in de toeleveringsketen en vertragingen bij de levering van vliegtuigen hun kosten de hoogte in joegen. Maar in ieder geval in Europa en de Verenigde Staten lijkt het beeld aan de inkomstenkant te zijn veranderd.

**Op 24 juli noemde financieel ratingbureau Fitch Ratings als een van de "belangrijkste factoren om in de gaten te houden" bij Europese, Midden-Oosterse en Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen hun "vermogen om de vliegtarieven te verhogen of te handhaven om de stijgende kosten per eenheid, met name voor onderhoud en lonen, te compenseren".**

Pascal de Izaguirre, de huidige voorzitter van de Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM

), de overkoepelende organisatie voor de Franse luchtvaartindustrie, legt uit: "Zodra je een lage vraag hebt, heb je natuurlijk overcapaciteit op de markt. De eeuwige wet van vraag en aanbod betekent dat dit "zich vertaalt in prijserosie", benadrukt hij.

Dit is slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen, die nauwelijks tijd hadden om op adem te komen na Covid, toen ze een cumulatieve winst boekten van 27,4 miljard dollar in 2023, volgens hun belangrijkste wereldorganisatie, IATA. Begin juni beloofde de vereniging hen nog 30,5 miljard dit jaar en een recordaantal vliegtuigpassagiers, 4,96 miljard tegenover 4,54 miljard in 2019, vóór de gezondheids crisis.

***Mijn commentaar: Het luchtverkeer is onderhevig aan vele gevaren, met name conflicten en epidemieën.***

*Het huidige fenomeen van dalende prijzen is anders omdat het het resultaat is van het onverbiddelijke mechanisme van vraag en aanbod.*

*Een herinnering aan de context: aan het einde van de COVID-19 pandemie werd de vraag naar reizen weer erg groot, vooral in het vrijetijdssegment, maar ook in het VFR-segment (Visit Friend & Relatives). Het herstel was niet zo sterk in de markten voor binnenlandse en zakenreizen.*

*Stijgende kosten in combinatie met zwakkere prijzen en inkomsten leiden ertoe dat luchtvaartmaatschappijen hun jaarlijkse doelstellingen naar beneden bijstellen.*

*Als gevolg hiervan verwachten beleggers gemengde resultaten voor het jaar en hebben ze de afgelopen 3 maanden de aandelen van grote luchtvaartmaatschappijen zoals Air France KLM, Lufthansa, Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines, enz. afgestraft.*

*Luchtvaartmaatschappijen zoals Air France KLM, die zeer wisselende resultaten lieten zien voor de eerste helft van het jaar, zullen waarschijnlijk teleurstellende resultaten laten zien voor 2024.*

*De heropening van het Russische luchtruim zou Europese luchtvaartmaatschappijen nieuw leven kunnen inblazen op hun Aziatische netwerk. Wanneer zal dit gebeuren?*

## > Europese luchthavens eindelijk terug op het niveau van voor Covid-19

(bron AFP) 31 juli 2024 - Het is een feit. **In de eerste helft van het jaar lag het aantal passagiers op Europese luchthavens** voor het eerst sinds de Covid-19 pandemie **boven het niveau van 2019**, maakte de Europese brancheorganisatie van luchthavens (ACI Europe) woensdag bekend.

Als gevolg van een stijging van 9% van het aantal reizigers in een jaar tussen januari en juni, was het verkeer op deze platforms 0,4% hoger dan de volumes voor dezelfde periode vijf jaar geleden, verklaarde de Europese luchthaven handelsorganisatie ACI Europe in een persbericht, en schat dat **de "sector nu de bladzijde heeft omgeslagen" van de gezondheidscrisis.**

(...)

"Het luchtverkeer overtreft eindelijk de niveaus van voor de pandemie in de eerste helft van 2024", verwelkomde ACI Europe, **maar waarschuwde dat het herstel "extreem gefragmenteerd" was**, met bijna evenveel luchthavens en luchtvaartmaatschappijen die verliezen als die winnen.

Sinds de pandemie zijn vrijetijds- en familiereizen in opmars, wat de dynamiek van lagekostenluchtvaartmaatschappijen en vakantiebestemmingen heeft aangewakkerd, terwijl andere platforms en luchtvaartmaatschappijen, die meer

gericht zijn op binnenlandse of zakenreizen, het in vergelijking moeilijk hebben.  
(...)

**De Fransen**, en meer bepaald de Parijzenaars, **hebben Covid nog niet vaarwel gezegd**. Tussen januari en juni passeerden ongeveer 47,1 miljoen reizigers de luchthavens Charles-de-Gaulle en Orly, wat neerkomt op een stijging van het aantal passagiers met 25,7% op jaarbasis. In de eerste helft van het jaar hebben ze dus 90% van hun passagiersaantallen uit dezelfde periode in 2019 teruggewonnen. Orly, dat gespecialiseerd is in korte- en middellangeafstandsvluchten en overzeese bestemmingen, steeg in de eerste zes maanden van het jaar met 95,8% ten opzichte van vier jaar geleden, terwijl **CDG (87,5%) bleef lijden onder het tragere herstel van langeafstandsvluchten, met name naar Azië**.

Op wereldniveau werden er dit keer 4,3 miljard vliegreizen gemaakt in 2023, terwijl de International Air Transport Association (IATA) begin juni zei dat ze voor dit jaar bijna 5 miljard voorspelde. Deze volumes zouden het record van 4,54 miljard uitwissen dat in 2019 werd geregistreerd, vóór de gezondheidscrisis die de sector ernstig heeft getroffen.

Op de langere termijn, **tot 2043, "voorspelt IATA dat het aantal luchtpassagiers zal verdubbelen" vanaf 2023**, tot 8,6 miljard, "met een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,6%", zei het in een persbericht.

**Deze groei zal ongelijk verdeeld zijn over de wereld en zal voornamelijk gedreven worden door "opkomende markten zoals Azië-Pacific en het Midden-Oosten"**, aldus dezelfde bron.

De regio Azië-Pacific zou een jaarlijkse groei van 4,6% moeten zien, gestimuleerd door India (6,9%), Thailand en Vietnam (6,4%) en China (5,8%). In het Midden-Oosten en Afrika zal het luchtverkeer de komende twee decennia naar verwachting met 3,6% per jaar groeien.

Een "volwassen" markt als Noord-Amerika zal naar verwachting achterblijven met 1,7%, terwijl Europa naar verwachting met 2% per jaar zal groeien. Voor Latijns-Amerika en het Caribisch gebied voorspelt IATA een jaarlijkse groei van 2,9% in de komende 20 jaar.

**Mijn commentaar:** *Weinig bedrijfssectoren hebben zulke veelbelovende groeivoorspellingen voor zowel verkeer als vliegtuigleveringen.*

*De luchthavens in Europa glimlachen, terwijl de luchtvaartmaatschappijen het moeilijk hebben.*

*Maar dit goede nieuws voor de Europese luchthavens moet worden genuanceerd: luchthavens genereren het grootste deel van hun inkomsten uit een deel van de verkoop van winkels en catering. In wezen zijn "vrijetijdsklanten" niet noodzakelijk de grootste besteders.*

> **ZeroAvia: een demovlucht met KLM in 2026 op vloeibare**

## waterstof

(bron Hydrogentoday) 29 juli 2024 - Zonder te specificeren waar of met welk type vliegtuig, **plant de Nederlandse luchtvaartmaatschappij (partner van Air France) een vlucht tussen twee luchthavens binnen de komende twee jaar. En het vliegtuig zal vloeibare waterstof vervoeren.**

De aankondiging werd een paar dagen geleden gedaan op de Farnborough Air Show in Engeland. (...)

Maarten Koopmans, Managing Director van KLM Cityhopper: "Als het gaat om de toekomst van emissievrije vluchten, ondersteunt KLM tegelijkertijd verschillende technologieën en innovaties. Samen met onze industriepartners onderzoeken we elektrische, waterstof- en hybride vluchten en onderzoeken we manieren om de vooruitgang te versnellen.

**ZeroAvia heeft al uitgebreid een prototype van haar eerste ZA600 motor getest aan boord van een Dornier 228 vliegtuig op haar basis in het Verenigd Koninkrijk. Het bedrijf heeft ook geavanceerde grondtesten uitgevoerd in de VS en het VK voor haar ZA2000 elektrisch-waterstof voortstuwingsketen, inclusief cryogene of LH2 tanks en haar hoge temperatuur PEM brandstofcel. Deze kan regionale turbopropvliegtuigen met maximaal 80 zitplaatsen aandrijven, zoals de ATR72 of de Dash 8 40.**

De start-up heeft zijn eerste aandrijflijn voor vliegtuigen met maximaal 20 zitplaatsen ingediend voor certificering, met als streefdatum eind 2025, en werkt aan een grotere aandrijflijn voor vliegtuigen met 40 tot 80 zitplaatsen tegen 2027.

***Mijn commentaar:** De woorden van Maarten Koopmans, directeur van Cityhopper, suggereren dat de proeven zullen plaatsvinden bij de gelijknamige regionale dochteronderneming van KLM.*

*Dat is niet verwonderlijk, aangezien de eerste waterstofvliegtuigen zullen worden ingezet op korte routes met een beperkt aantal passagiers.*

*Met deze aankondiging heeft KLM een dubbele coup gedaan door zowel een boodschap te sturen naar haar klanten als naar de Nederlandse overheid.*

## > Delta Airlines wil schadevergoeding eisen van CrowdStrike en Microsoft

(bron Next) 30 juli 2024 - Delta Airlines heeft de beroemde advocaat David Boies ingehuurd om schadevergoeding te eisen van CrowdStrike en Microsoft, meldt CNBC.

**De uitval van CrowdStrike zou de luchtvaartmaatschappij tussen de \$350 miljoen en \$500 miljoen hebben gekost**, en de luchtvaartmaatschappij heeft sindsdien meer dan 176.000 claims moeten verwerken nadat bijna 7.000 vluchten werden geannuleerd.

Het cyberverzekeringsadviesbureau Parametrix schat dat de **storing die werd veroorzaakt door de gebrekkige CrowdStrike-update wereldwijd 15 miljard dollar aan verliezen kan opleveren, waarvan bijna 900 miljoen voor de luchtvaartmaatschappijen.**

De heer Boies is bekend omdat hij de Amerikaanse overheid vertegenwoordigde in de historische antitrustzaak tegen Microsoft, maar ook, zo merkt CNBC op, omdat hij hielp bij het winnen van een uitspraak die het verbod op het homohuwelijk in Californië ongedaan maakte. Hij heeft ook gewerkt voor Harvey Weinstein, de voormalige Hollywood-magnaat die gevangen zit voor meerdere seksuele gewelddaden, en voor Theranos-oprichtster Elizabeth Holmes, die ook een gevangenisstraf uitzit voor het bedriegen van investeerders.

(...)

Investopedia wijst erop dat het Amerikaanse ministerie van Transport ook een onderzoek had ingesteld naar de reeks annuleringen en vertragingen bij Delta Airlines om uit te zoeken of de luchtvaartmaatschappij haar klanten voldoende had beschermd.

**Delta werd het zwaarst getroffen van de grote luchtvaartmaatschappijen**, terwijl haar concurrenten United en American Airlines veel minder vluchten annuleerden en hun diensten veel sneller herstelden.

Deskundigen die werden geïnterviewd door Business Insider zijn echter van mening dat, **gezien de voorwaarden van het cyberbeveiligingsbedrijf, die door zijn klanten zijn geaccepteerd, Delta waarschijnlijk alleen de kosten van de software vergoed krijgt, niet de kosten van de geannuleerde vluchten.**

***Mijn commentaar:*** Voor Delta is de vergoeding van alleen de kosten van de software waarschijnlijk een schrale troost, gezien de geleden schade.

*Hoewel de aanstaande uitspraak van de rechter interessant is, lijkt het onwaarschijnlijk dat het een precedent zal scheppen, aangezien software-uitgevers middelenverplichtingen hebben, geen resultaatverplichtingen. Het komt ook zelden voor dat software-uitgevers hun klanten validatiefasen aanbieden voorafgaand aan de levering van een nieuwe versie van hun product, waardoor Delta en andere belanghebbenden waarschijnlijk voor een voldongen feit worden geplaatst.*

*Financieel gezien zou het falen van CrowdStrike Delta de helft van de nettowinst van Air France KLM in 2023 hebben gekost. Dat is veel geld.*

*Dit incident zou de luchtvaartindustrie ertoe moeten aanzetten om haar IT-strategie te heroverwegen:*

- *Kunnen*

*radionavigatie-instrumenten zoals VOR, ILS en DME, evenals luchtverkeersleidingssystemen, het zich veroorloven om op een dag niet meer te werken?*

- *Kan een te complexe keten van onderaannemers leiden tot een verlies van controle over de IT-productie, zoals gebeurde bij Boeing?*

- *Kunnen*

*wijdverspreide tools zoals CrowdStrike, die worden gebruikt op een steeds verder ontwikkeld cloudcomputingsysteem, het doelwit worden van cyberaanvallen die zijn gericht op het verstoren van infrastructures of activiteiten in bepaalde landen?*

*Financiële overwegingen mogen niet de enige hefboom zijn bij het nemen van beslissingen, gezien de economische, operationele en beveiligingsuitdagingen waar de luchtvaart voor staat.*

*IT van luchtvaartmaatschappijen is geen winstbron, maar slecht beheerde IT kan aanzienlijke en herhaaldelijke schade aanrichten.*

## > IAG geeft Air Europa weer op

(bron Journal de l'Aviation) 2 augustus 2024 - **IAG handhaaft de status quo met Air Europa**. De groep kondigde op 1 augustus aan dat ze afziet van haar bod om de 80% van de Spaanse luchtvaartmaatschappij die ze nog niet bezit over te nemen. **"In de huidige regelgevende context zou het niet in het belang van de aandeelhouders zijn om de transactie door te zetten"**, verklaarde de groep laconiek in een persbericht. De CEO van IAG, Luis Gallego, benadrukte dat de groep het belang van 20% dat het in 2022 al in de maatschappij had verworven, zou behouden.

**Het plan om Air Europa in zijn geheel over te nemen van Globalia was in februari 2023 gepresenteerd en werd door de Europese Commissie ter goedkeuring bestudeerd.** De Commissie maakt zich echter zorgen over de gevolgen van een dergelijke fusie voor de concurrentie. Om deze bezorgdheid weg te nemen, had IAG aangeboden om tot 40% van de door Air Europa uitgevoerde vluchten in 2023 af te stoten, waardoor Iberia en Air Europa in Madrid een gecombineerd marktaandeel op langeafstandsvluchten van 64% zouden hebben, een positie die als inferieur werd beschouwd aan die van andere luchtvaartmaatschappijen in Europa. Het lijkt erop dat dit niet genoeg was om het dossier vooruit te helpen.

**Het doel van IAG met deze overname was om de hub van Iberia in Madrid om te vormen zodat deze concurrerend zou worden met de grote Europese hubs** en om de groei op de Latijns-Amerikaanse, Caribische en Aziatische markten te

bevorderen. De groep zal andere manieren vinden om dit te bereiken: "IAG houdt vast aan haar strategie, die effectieve concurrentie vanuit haar hub in Madrid omvat. Deze strategie levert goede resultaten op. We zullen onze aanwezigheid in Madrid blijven ontwikkelen, zodat de hub kan concurreren met de grootste luchthavenhubs in Europa", zegt Luis Gallego.

### **Een compensatie van 50 miljoen euro werd betaald aan de Spaanse toerismegroep Globalia voor de beëindiging van de overeenkomst.**

De IAG-groep had al eerder geprobeerd om Air Europa over te nemen aan de vooravond van de gezondheids crisis, maar zag daar eind 2021 ook van af, in een heel andere context maar deels om dezelfde redenen van behoud van concurrentie. (...)

***Mijn commentaar:** In haar laatste voorstellen was Iberia bereid 52% van de routes van Air Europa aan de concurrentie te verkopen.*

*De aankoop prijs van Air Europa was waarschijnlijk te hoog gezien de financiële situatie; het bedrijf had een lening afgesloten van €475 miljoen in 2020, met een eerste echte winst van €165 miljoen in 2023.*

*Beleggers verwelkomden het nieuws en de aandelen van IAG stegen met bijna 10%.*

### **> Lufthansa schetst herstructureringsplan**

(bron Journal de l'Aviation) 1 augustus 2024 - Na medio juli een neerwaartse bijstelling van de jaarprognoses te hebben aangekondigd, heeft **de Lufthansa-groep** nu **de grote lijnen bekendgemaakt van de maatregelen die nodig zullen zijn voor Lufthansa Airlines, de luchtvaartmaatschappij van de groep die het het zwaarst te verduren heeft aan het begin van het jaar.** Hij had al aangegeven dat het nettoresultaat van de Duitse luchtvaartmaatschappij voor de eerste helft van het jaar negatief zou zijn (met 427 miljoen euro) en dat het heel moeilijk zou worden om een break-even resultaat voor het jaar te publiceren, **wat zou leiden tot de implementatie van een herstelplan.**

Lufthansa Airlines werd bijzonder hard getroffen door de markttrends, vooral in de regio Azië-Stille Oceaan, waar **de toename van de capaciteit over de hele wereld leidde tot een normalisering van de tarieven (nog steeds boven het niveau van voor de crisis) en de rendementen.** Daarnaast, en specifiek voor Lufthansa, zijn er de extra kosten in verband met stakingen, vertragingen in de levering van nieuwe vliegtuigen - die zorgen voor verstoring van het vlootbeheer en hogere onderhoudskosten voor vliegtuigen waarvan de dienst verlengd moet worden - en structurele inefficiënties. Daarom moet ze haar efficiëntie verbeteren, haar structuur vereenvoudigen en de kwaliteit van haar diensten verbeteren.



De investeringen in producten en diensten zullen dus worden voortgezet om hetzelfde kwaliteitsniveau te garanderen, zoals met de introductie van de nieuwe Allegris business cabine. **De operaties zullen ook vlotter verlopen**, bijvoorbeeld door de gronddiensten verder te digitaliseren. **Het netwerk zal ook beter worden aangepast aan de toenemende seizoensgebonden vraag.**

Om de productiviteit te verhogen **is Lufthansa van plan om de planningsystemen voor de bemanning verder te ontwikkelen.**

**Lufthansa wijst erop dat er ook aanpassingen zijn gepland in de vloot**, sinds de gezondheids crisis, **met een vermindering van het aantal vliegtuigtypes tot zes op langeafstandsroutes.** Dit zal resulteren in het uit dienst nemen van de Airbus A340-300 (zeventien toestellen), A340-600 (tien toestellen), A330-200 (drie toestellen bij Discover Airlines) en Boeing 747-400 (acht toestellen) tegen 2028. Tot slot zullen de activiteiten van Discover Airlines en Lufthansa City Airlines in Frankfurt en München worden uitgebreid om het low-cost aanbod op beide bases te verbreden en tegemoet te komen aan alle reizigersprofielen.  
(...)

**Mijn commentaar:** Zoals aangekondigd door Lufthansa zijn de genomen maatregelen vooral organisatorisch van aard en zijn de gevolgen voor de werknemers voorlopig beperkt.

*Het terugtrekken van de Airbus A340 en Boeing B747-400 is niet verrassend en maakt deel uit van een verschuiving naar zuinigere vliegtuigen. Interessant is dat de Duitse luchtvaartmaatschappij haar zeer recente Boeing B747-800's en Airbus A380's behoudt.*

*Het stopzetten van bepaalde vliegtuigtypes zal het aanbod van Lufthansa verkleinen, maar in een context van overcapaciteit lijkt deze strategie coherent.*

*Het grootste probleem van Lufthansa zijn de kosten, terwijl de tarieven hoger blijven dan voor de COVID-19-crisis.*

## > **Kelly Ortberg, nieuwe baas Boeing, neemt groep in crisis over**

(bron La Tribune) 31 juli 2024 - Boeing heeft woensdag voor de bekendmaking van de halfjaarcijfers voor een verrassing gezorgd. **Het Amerikaanse luchtvaartconcern kondigde de benoeming aan van Kelly Ortberg als nieuwe CEO.** Hij vervangt Dave Calhoun, die in het voorjaar aankondigde dat hij voor het einde van het jaar, **op 8 augustus**, zou opstappen. De voormalige Rockwell Collins-directeur (zie het einde van dit artikel) krijgt de taak om de noodlijdende vliegtuigbouwer een nieuwe draai te geven.

(...)

Kelly Ortberg zal veel werk voor de boeg hebben. **Boeing zit al jaren in een kwaliteitscrisis**, die zich nu vertaalt in een vertrouwenscrisis. Een afdaling naar de hel die begon met de twee 737 MAX-crashes in 2018 en 2019, die 346 levens eisten en waar Boeing nog steeds niet uit is. Dit onthulde grote tekortkomingen in de veiligheidscultuur.

Dave Calhoun, sinds 2009 lid van de raad van bestuur en begin 2020 benoemd tot CEO om de situatie te herstellen, is er niet in geslaagd de vliegtuigbouwer uit het slop te trekken. Naast de gevolgen van de 737 MAX-ongelukken **heeft hij te kampen gehad met de gevolgen van de gezondheidscrisis, gevolgd door een opeenvolging van gebeurtenissen die een aantal tekortkomingen bij de Amerikaanse vliegtuigbouwer aan het licht hebben gebracht.**

(...)

Deze crisis heeft uiteindelijk zijn tol geëist van Dave Calhoun, die zijn carrière op een hoogtepunt beëindigde.

Deze meer dan ongemakkelijke situatie heeft invloed gehad op de resultaten van Boeing. **Boeing heeft resultaten gepubliceerd voor het tweede kwartaal die ver onder de verwachtingen van analisten lagen, met een nettoverlies van 1,4 miljard dollar** door lagere leveringen in de commerciële luchtvaartdivisie en verliezen op contracten in de defensiedivisie. De analistenconsensus van Factset ging uit van een nettoverlies van 913 miljoen dollar (vergeleken met 149 miljoen dollar een jaar eerder). Voor de eerste helft van het jaar was het tekort zelfs 1,8 miljard euro.

Op het operationele front **heeft Boeing zijn ramp-up aan het begin van het jaar voorlopig moeten stopzetten onder druk van de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA)**. Het speerpunt van de divisie Commercial Airplanes, de 737 MAX, kan gemiddeld niet meer dan 38 vliegtuigen per maand produceren, terwijl Airbus dit jaar, ondanks grote moeilijkheden, mikt op ongeveer 50 A320's en A321 NEO's per maand en tegen 2027 een productiesnelheid van 75 nastreeft.

(...)

**De divisie Defense, Space & Security ziet ook de leveringen sterk teruglopen**, met name van Apache-gevechtshelikopters en F/A-18-gevechtsvliegtuigen. Ondanks de groei in de divisie Services daalt de omzet dus tot 16,9 miljard tussen april en juni, 15% minder dan in dezelfde periode vorig jaar. En het cijfer daalt in dezelfde verhoudingen over het halfjaar. **De operationele winst**, die vorig jaar al negatief was, **is in de eerste zes maanden van het jaar ingestort tot een verlies van 1,2 miljard dollar**, waarvan 1,1 miljard alleen al in het tweede kwartaal.

En **Boeing is een enorme hoeveelheid geld aan het verbranden om te proberen de situatie en de kwaliteit van de productie te herstellen**: in zes maanden tijd heeft de groep 7,3 miljard dollar aan operationele kasmiddelen verbruikt, en zelfs 8,3 miljard dollar aan vrije kasstroom.

(...)

Volgens **de toekomstige ex-Boeing CEO** zal de situatie in het derde kwartaal waarschijnlijk ingewikkeld blijven, ondanks een verwachte opleving van de leveringen (het grootste deel van de prijs van een vliegtuig wordt betaald bij levering). Hij **heeft echter vertrouwen in een echte verbetering in het laatste kwartaal van het jaar.**

(...)

### **Kelly Ortberg, een luchtvaartveteraan**

Robert K. 'Kelly' Ortberg, volledige naam, heeft vijfendertig jaar in de luchtvaartindustrie gewerkt. Hij begon zijn carrière in 1983 als ingenieur bij Texas Instruments.

Daarna trad hij in dienst bij Rockwell Collins, dat na een reeks fusies en overnames nu Collins Aerospace heet en een dochteronderneming is van het Amerikaanse lucht- en ruimtevaart- en defensiebedrijf RTX (voorheen Raytheon).

Hij is nu 64 en gaat in 2021 met pensioen bij RTX.

***Mijn commentaar:** De keuze voor een luchtvaartveteraan lijkt logisch, om een positief signaal af te geven aan investeerders en vooral om te proberen het vertrouwen intern te herstellen.*

*Het is ook belangrijk om te weten dat David Calhoun optimistisch is voor het einde van het jaar, na zijn vertrek, en voor het jaar 2025. De heer Calhoun heeft zelfs een tijdschema voorgesteld voor de FAA-certificering van de B737 MAX 700 en 1000 vliegtuigen.*

*Er zijn twee redenen voor dit optimisme: enerzijds probeert de CEO een fatsoenlijk imago te behouden en de schijn op te houden.*

*Anderzijds hoopt hij de goedkeuring van de aandeelhouders te krijgen voor zijn vergoeding in 2024, evenals een aanzienlijke vergoeding voor zijn vertrek.*

*Ter herinnering: in 2023 bedroeg zijn basissalaris 1,4 miljoen dollar, plus een bonus van 30 miljoen dollar in de vorm van aandelen.*

### **> Slecht nieuws voor Airbus: Safran produceert zijn motoren nog steeds op stationair toerental**

(bron Les Echos) 31 juli 2024 - **Safran heeft in de eerste helft van het jaar een zeer sterke omzetstijging geboekt, maar kon geen gelijke tred houden** met de levering van nieuwe vliegtuigmotoren voor Airbus en Boeing.

Aan de andere kant, omdat luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigvloot niet in het gewenste tempo kunnen vernieuwen, moeten ze **hun onderhoudskosten verhogen - een uitstekende deal voor Safran.** Het onderhoud van

vliegtuigmotoren steeg in de eerste helft van het jaar, waardoor de toonaangevende Franse leverancier van luchtvaartapparatuur uitstekende marges kon noteren. De aangepaste nettowinst steeg met 37% tot €1,4 miljard, bij een omzet die tussen januari en juni met 19% steeg tot €13,05 miljard.

Een "zeer goede start van het jaar", aldus CEO Olivier Andriès, **die verheugd is over het behalen van een operationele marge van 15% van de omzet, dankzij de activiteiten op het gebied van onderhoud en reserveonderdelen voor vliegtuigen**, zowel motoren als andere onderdelen (motorgondels, cabines, stoelen, enz.). **Helaas voor Airbus heeft Safran zijn prognoses voor nieuwe motoren voortdurend naar beneden bijgesteld.**

**Terwijl het bedrijf aan het begin van het jaar rekende op een productiestijging van 25%, verlaagde het zijn prognoses in april tot een stijging van 10-15%, en heeft het deze nu tot nul teruggebracht.**

In april hield Safran rekening met de verwachte productiedaling bij Boeing voor de 737 Max, als gevolg van de vele crises. Vandaag **verschuift Safran zich achter de moeilijkheden van een van zijn Amerikaanse onderaannemers bij de productie van hogedrukturbinebladen.** De onderaannemer van GE, Howmet Aerospace, heeft een veel hoger dan verwachte daling van de opbrengst op zijn productielijnen gerapporteerd.

Safran heeft samen met het Amerikaanse GE Aerospace in hun joint venture CFM International tussen januari en juni 664 LEAP-motoren afgeleverd, 15% minder dan in de eerste helft van vorig jaar. Deze motoren van de laatste generatie drijven de helft van de Airbus A320's en alle Boeing 737 MAX's aan, de best verkopende vliegtuigen van de twee vliegtuigfabrikanten.

**De groep hoopt in de tweede helft van het jaar** tussen 900 en 1.000 LEAP-motoren te kunnen leveren en zo **de verloren tijd in te halen, maar** Olivier Andriès gaf toe dat dit gedeeltelijk zou afhangen van het herstel van de Amerikaanse leverancier van turbinebladen. Vorig jaar leverde CFM International 1.570 LEAP-motoren. **Dit is nog ver verwijderd van de doelstelling van 2.000 leveringen.**  
(...)

**Deze vertragingen, die een veel grotere impact hebben op Airbus dan op Boeing, gezien de omvang van het orderboek van laatstgenoemde, hebben echter geen invloed op de financiële prestaties van Safran.** De Groep handhaaft de meeste van zijn financiële doelstellingen voor 2024. Het is echter onwaarschijnlijk dat de vrije kasstroom veel zal toenemen ten opzichte van 2023 en rond de € 3 miljard zal blijven, als gevolg van "enige druk op het vooruitbetalingsschema van de klanten".

Afgezien van motoren stijgt de levering van alle soorten luchtvaartuitrusting met meer dan 20%, terwijl de defensieactiviteiten worden aangedreven door geleidingssystemen, optronica en boordsystemen.

(...)

**Mijn commentaar:** Het onvermogen van Safran om genoeg motoren te produceren is slecht nieuws voor Airbus maar uitstekend financieel nieuws voor ... Safran

## Opheldering over snelle WIFI aan boord van vliegtuigen

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

(bron Air Journal) 24 juli 2024 - [Lees mijn vorige brief](#)

**Mijn commentaar:** In mijn commentaar van vorige week schreef ik dat "Het leek onvermijdelijk dat breedbandwifi gratis zou worden in vliegtuigen. Dit zal binnenkort het geval zijn".

*Ik ga in op een aantal van je opmerkingen:*

*Gratis hogesnelheidswifi betekent niet gegarandeerd hogesnelheidsbreedband op alle langeafstandsvluchten. Er zou een constellatie van satellieten nodig zijn om de hele wereld te bestrijken. Dekking boven Europa zou gegarandeerd kunnen worden, maar er zijn nog steeds twijfels over trans-Atlantische vluchten of over regio's waar geen bevolking woont.*

*Voor meer informatie over satellietconstellaties nodig ik je uit om te lezen*

*- in Les Echos: "Internet: vier vragen over satellietopstellingen".*

*- op 01Net: Internet via satelliet: de wolken pakken zich samen boven de Europese constellatie*

## Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op vrijdag 3 augustus op **7,944 euro**. Het is **deze week sterk gedaald (-4,66%)**.

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 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 (op 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 naar \$ 97.** Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 3 tot \$ 78 per vat.**

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. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

**Mijn commentaar:** Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM](#).

## **Details**

**Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.**

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

**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](#).

11.611 mensen ontvangen dit persoverzicht live