

Air France-KLM voelt de gevolgen van de Olympische Spelen en toekomstige belastingverhogingen



## 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)

# Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 990, 11 november 2024

Als je deze pagina niet goed kunt zien, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

 [volg dan deze link.](#)

Ik deel de bestaansreden van de Air France-KLM Groep:

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

## ***Redactie: Nieuwe formule!***

*Beste lezers,*

*Deze week experimenteer ik met een nieuwe lay-out voor de nieuwsbrief.*

*Ik heb de volgorde van de commentaren en de inhoud van de artikelen omgedraaid, om beter bij jullie leesgewoonten aan te sluiten.*

*Bij elk artikel vind je achtereenvolgens :*

- . de titel van het artikel;*
- . de bron;*
- . mijn commentaar;*
- . tot slot het artikel zelf.*

*Aarzel niet om mij uw commentaar te sturen. Ze zijn altijd welkom.*

*Veel leesplezier*  
*François*

## De brief van maandag

### Inhoud :

Air France-KLM krijgt klappen door Olympische Spelen en toekomstige belastingverhogingen

Lufthansa boekt recordomzet maar verliest winstgevendheid

IAG: kwartaalwinst overtreft verwachtingen, optimistisch voor de rest van het jaar  
Luchtvaartmaatschappij, Air France-KLM, IAG: het luchtruim vooruit

Emirates breekt opnieuw records

Ryanair: winst met 18% gedaald in de eerste helft door dalende tarieven

Spirit Aerosystems

staat aan de rand van de afgrond en twijfelt aan zijn overlevingskansen

Safran investeert meer dan 1 miljard euro in zijn onderhoudsnetwerk voor de Leap-motor

Air France-KLM: voor Morgan Stanley is het aandeel Air France-KLM nog steeds te duur in vergelijking met zijn concurrenten

### > Air France-KLM voelt de gevolgen van de Olympische Spelen en toekomstige belastingverhogingen

(bron Journal de l'Aviation) 7 november 2024

**Mijn commentaar:** De koppen in artikelen over de kwartaalresultaten van Air France-KLM zijn zeer gemengd. Ze getuigen van de moeilijkheid om de situatie van de Frans-Nederlandse groep te analyseren.

*Les Echos:* Air France-KLM heeft deze zomer optimaal geprofiteerd van de Olympische Spelen

*Zakenreis:* Air France-KLM: een meer winstgevende zomer dan verwacht

*AFP:* Door de Olympische Spelen krimpt de winst van Air France-KLM

*Boursier:* Air France KLM: stagneert na resultaten

*Tourmag:* Air France - KLM: de Chirac Tax zal het bedrijfsresultaat met 90 tot 170 miljoen euro beïnvloeden

*ANP:* KLM: resultaten derde kwartaal onderstrepen noodzaak financiële en operationele maatregelen

*De matige resultaten van de Air France-KLM groep hebben vele oorzaken.*

*Sommige zijn conjunctureel (de Olympische Spelen in Parijs).*

*Andere zijn structureel, vooral bij KLM. Sinds de Covid-19 crisis is de Nederlandse luchtvaartmaatschappij niet teruggekeerd op haar oude niveau.*

*Dit is met name te wijten aan de strategiewijziging van de Nederlandse regering, die een vermindering van het aantal vluchten op Schiphol-Amsterdam heeft aangemoedigd.*

*Om dit te bewijzen hoeven we alleen maar te kijken naar de operationele marges van de twee belangrijkste luchtvaartmaatschappijen van de Groep.*

*De operationele marge van Air France is 13,2%, die van KLM 11,1%. Vóór 2020 genereerde KLM een marge die tussen 2% en 4% hoger lag dan die van Air France.*

*Het ziet ernaar uit dat deze situatie zal aanhouden, ook al heeft KLM een kostenbesparingsplan gelanceerd dat in 2025 effect zou kunnen sorteren.*

*Voor Air France zal de verhoging van de solidariteitsbelasting zwaar drukken op de rekeningen van 2025. Volgens Europarlementariërs zou deze verhoging slechts voor één jaar moeten gelden.*

*Ja, maar in de toespraak van de minister van Transport (maandag 11 november op FranceInfo) was er een duidelijke wens om deze belasting permanent te maken, gebaseerd op het Nederlandse model, door deze te moduleren op basis van de uitstoot van broeikasgassen.*

*Het is slechts een kleine stap om een belasting op paraffine te overwegen. Laten we niet vergeten dat de Franse regering al enkele jaren in Brussel lobbyt voor een dergelijke belasting, op voorwaarde dat deze geldt voor alle Europese luchtvaartmaatschappijen.*

**Lees het artikel :**

**Air France-KLM heeft in het derde kwartaal niet helemaal voldaan aan de verwachtingen van beleggers.** Ondanks een omzetstijging van 3,7% (tot bijna 9 miljard euro) had **de groep te kampen** met de (verwachte) gevolgen van de Olympische en Paralympische Spelen in Parijs en **een sterke stijging van de eenheidskosten van KLM**, waardoor het bedrijf genoodzaakt was een herstructureringsplan te lanceren bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Voor de komende maanden ziet het er naar uit dat de kosten zullen blijven stijgen en nog verder zullen stijgen als gevolg van hogere belastingen in zowel Frankrijk als Nederland.

De operationele winst voor het derde kwartaal bedroeg €1,2 miljard. Hoewel het zonder het effect van de Olympische Spelen stabiel zou zijn geweest, werd het met

160 miljoen euro uitgehold als gevolg van het sportevenement, dat leidde tot een daling van het internationale verkeer van en naar Frankrijk. Tegelijkertijd **stegen de kosten op groepsniveau met 3,4%, meer dan de verwachte 2% nadat** rekening was gehouden met de effecten van de jaarlijkse onderhandelingen en de bonus die aan de werknemers van Air France werd betaald voor hun goede operationele prestaties tijdens de Spelen. **Bij KLM stegen de kosten (+8,4%) als gevolg van moeilijke operationele omstandigheden en een behoefte aan structurele verbetering, die nu het onderwerp is van een plan genaamd Back on track. Dit plan is erop gericht de productiviteit tegen 2025 met 5% te verbeteren,** de impact van het tekort aan piloten, technici en reserveonderdelen te verminderen en de inkomsten te verhogen door nieuwe betalende diensten te introduceren en vliegtuigen te optimaliseren.

Voor het vierde kwartaal worden nog steeds extra kosten verwacht als gevolg van de lager dan verwachte capaciteit en de stijging van de onderhoudskosten die vooral te maken heeft met het tekort aan onderdelen. Aan de andere kant zijn de boekingen voor de periode redelijk bevredigend.

Air France-KLM maakte van de gelegenheid gebruik om de gevolgen van de belastingverhogingen in Frankrijk en op Schiphol te kwantificeren. **Het besluit van de Nederlandse luchthaven om haar tarieven vanaf april 2025 met 41% te herwaarderen zal naar verwachting tussen de €65 en €110 miljoen toevoegen** aan de balans van de groep. Tegelijkertijd zou de geplande verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets **in Frankrijk** de belastingdruk voor Air France met €280 miljoen kunnen verhogen. Hoewel **de luchtvaartmaatschappij** haar tarieven al heeft verhoogd, erkent ze dat ze niet alle extra kosten zal kunnen doorberekenen op haar tickets: ze verwacht dat **de verhoging van de TSBA een negatieve impact van €90 tot €170 miljoen zal hebben op haar bedrijfsinkomsten in 2025.**

## > **Lufthansa boekt recordomzet maar verliest winstgevendheid**

(bron La Tribune) 29 oktober 2024

***Mijn commentaar:*** De Lufthansa groep bevindt zich in een delicate situatie.

*Het heeft te kampen met concurrentie van Chinese luchtvaartmaatschappijen op Aziatische vluchten.*

*Ze heeft te maken met dalende ticketprijzen op haar belangrijkste trans-Atlantische markt, tegen een achtergrond van toenemende concurrentie van haar Chinese en Amerikaanse rivalen.*

*De operationele marge op kwartaalbasis bedroeg 12,5% (12,2% voor Air France-KLM), een laag niveau voor de zomerperiode waarin luchtvaartmaatschappijen de*

*meeste winst maken.*

*Binnen de Duitse groep bedraagt de operationele marge van Lufthansa slechts 8,5%.*

**Lees het artikel :**

**De resultaten van Lufthansa over het derde kwartaal laten een gemengde indruk achter.** De Duitse groep komt na een recordzomer in termen van omzet. Met 10,7 miljard euro is dit simpelweg het beste kwartaal in zijn geschiedenis, ook al heeft het nog steeds niet zijn verkeersniveau of zijn capaciteit van voor de crisis teruggewonnen. De omzet steeg met 5% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Dit was te danken aan de groei van het aantal passagiers - met een kleinere daling van de inkomsten per eenheid, dankzij de goede beladingsgraad van de vliegtuigen na een gecompliceerde start van het jaar - en de goede prestaties van de onderhoudsdochteronderneming Lufthansa Technik.

(...) **Lufthansa heeft**

echter **aan winstgevendheid ingeboet**, zoals aan het begin van het jaar het geval was. De groep heeft bijna twee punten van de aangepaste operationele marge verloren ten opzichte van de zomer van 2023, als gevolg van stijgende kosten, met name personeels- en onderhoudskosten. **De kosten per eenheid stegen met 4,5%, terwijl de inkomsten per eenheid met nog eens 2,7% daalden.** "Vertragingen in vliegtuigleveringen, punctualiteitsproblemen op onze hubs in Duitsland en nadelen door regelgeving hebben een impact op ons kernmerk. Lufthansa Airlines heeft daarom het 'Turnaround' programma gelanceerd om deze interne en structurele uitdagingen aan te pakken", legt Carsten Spohr uit.

De Duitse reus blijft desondanks grotendeels winstgevend, met een marge van 12,5% en een aangepast bedrijfsresultaat van €1,3 miljard (-9% vergeleken met 2023). **De nettowinst daalt in dezelfde mate. Ze blijft echter grotendeels positief, met een gegeneerde winst van bijna €1,1 miljard. Dit zal de kloof met zijn eeuwige rivaal Air France-KLM waarschijnlijk verder vergroten.**

(...)

Voor het einde van het jaar bevestigt Lufthansa haar ambitie om een aangepast bedrijfsresultaat tussen €1,4 en €1,8 miljard te genereren. Dit betekent dat het mikt op een vierde kwartaal, dat traditioneel gecompliceerd is, in de zwarte cijfers. "De wereldwijde vraag blijft intact en de boekingen voor het vierde kwartaal liggen ook op een hoog niveau vergeleken met vorig jaar, vooral in de hogere klassen", aldus Carsten Spohr.

**Toch zal Lufthansa niet het recordjaar van vorig jaar halen**, waar het aan het begin van het jaar nog van droomde. Na een teleurstellend eerste halfjaar stelde de groep in juli haar prognoses naar beneden bij. Het mikte oorspronkelijk op een aangepaste operationele winst van €2,2 miljard.

(...)

## > IAG: Kwartaalwinst overtreft verwachtingen, optimistisch voor de rest van het jaar

(bron Reuters) 8 november 2024

**Mijn commentaar:** De IAG Group haalt het grootste deel van zijn inkomsten uit zijn trans-Atlantische activiteiten, die weinig hinder hebben ondervonden van de geopolitieke gebeurtenissen van de afgelopen maanden.

De operationele marge bedraagt 21,6%.

De aandelenkoers is in de afgelopen vier jaar nog nooit zo hoog geweest.

### Lees het artikel :

**International Airlines Group (IAG)** meldde vrijdag een stijging van 15% in de operationele winst over het derde kwartaal en overtrof daarmee de verwachtingen van analisten. De groep toonde zich optimistisch over de vraag naar reizen en voorspelde sterke financiële prestaties voor de rest van het jaar.

De eigenaar van British Airways **boekte een operationele winst van €2 miljard en overtrof daarmee ruim de verwachtingen van analisten**, die volgens een consensus van de groep op €1,78 miljard rekenden.

Dankzij hogere ticketprijzen en lagere brandstofkosten kon de groep besparingen realiseren die de stijging van de loonsom compenseerden.

IAG, dat ook eigenaar is van Iberia, Vueling en Aer Lingus, kondigde vrijdag ook een aandeleninkoop van €350 miljoen aan.

"De vraag blijft sterk bij al onze luchtvaartmaatschappijen en we verwachten financieel een goed laatste kwartaal van 2024," zei Chief Executive Luis Gallego in een verklaring.

**De outperformance van IAG staat in contrast met die van haar concurrenten, zoals Air France-KLM en Lufthansa, die het in de zomer moeilijk hadden door de stijgende kosten.**

(...)

## > Luchtvaartmaatschappij, Air France-KLM, IAG: het luchtruim voorbij

(bron Les Echos) 11 november 2024

**Mijn commentaar:** Een vergelijking van de operationele marges (in het derde kwartaal van 2024) van de verschillende Europese luchtvaartgroepen is stichtelijk : . 12,2% voor Air France-KLM;

- . 12,5% voor de Lufthansa-groep (8,5% voor Lufthansa)
- . 21,6% voor IAG.

*Alle drie de groepen hebben te maken met toenemende concurrentie van hun Chinese en Amerikaanse rivalen.*

*Op vluchten naar Noord-Amerika kunnen ze de economy class alleen met aanzienlijke kortingen vullen, omdat Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hun aanwezigheid op deze markt hebben vergroot.*

*Dit komt deels doordat Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hun capaciteit hebben herschikt nadat ze de vluchten naar China hadden teruggeschroefd om de concurrentie het hoofd te bieden.*

### **Lees het artikel :**

Niet elke verjaardag verdient een kaarsje. **Nu de vijfjarige verjaardag van Covid-19 nadert, lijkt de 'volgende wereld' van de Europese luchtvaartindustrie steeds meer op de vorige.**

**Het Britse IAG en het Ierse Ryanair zijn nog steeds de twee tegenovergestelde polen - ex-monopolie en low-cost - van een onverminderde aantrekkingskracht op reizigers, wat ook te zien is op de aandelenmarkt** (respectievelijk +51% in ponden en +20% in euro's sinds 1 januari).

**De andere lagekostenmaatschappij, EasyJet, lijkt zijn eeuwige herstel te verlengen** (+6% sinds het begin van het jaar), terwijl de aandelenkoersen van Air France-KLM (-43%), Wizz Air (-31%) en Lufthansa (-22%) meer dan ooit blijven lijken op die van een zelden winnende loterij.

Air France winstgevender dan KLM

De markt is duidelijk sterk veranderd, gekenmerkt door dubbelcijferige stijgingen van de ticketprijzen, net als de luchtvaartmaatschappijen, die hun bestemmingen en winstbronnen van boven naar beneden hebben herzien.

Als koploper op het gebied van zakenreizen heeft British Airways slechts twee derde van zijn bedrijfswinst van 2019 teruggewonnen. **Air France is winstgevender geworden dan KLM, dat niet langer kan vertrouwen op de efficiëntie van haar hub op Schiphol.**

Maar het oude probleem van de kostendrift (exclusief brandstof) is opnieuw minder oplosbaar in een groei die wordt gehinderd door de problemen van vliegtuigfabrikanten om vloten te leveren.

**> Emirates verslaat zijn records opnieuw**

(bron Journal de l'Aviation) 7 november 2024

**Mijn commentaar:** *luchtvaartmaatschappijen uit de Golf zijn goed op dreef.*

*Op hun platforms profiteren ze van gunstige omstandigheden. En net als Aziatische luchtvaartmaatschappijen hebben ze geen last van beperkingen in het luchtruim.*

**Lees het artikel :**

**Emirates heeft zijn resultaten voor de eerste helft van 2024 bekendgemaakt.** De groep boekte een omzet van 19,3 miljard dollar (+5%), dankzij een sterke vraag in de passagiers- en vrachtsector. **De nettowinst voor belastingen overtrof met 2,8 miljard dollar het record van 2023.** Na belastingen (de vennootschapsbelasting in de Emiraten wordt dit jaar voor het eerst in de boeken opgenomen) kwam de winst uit op 2,5 miljard dollar. De groep zegt dat het in die periode 26,9 miljoen passagiers vervoerde en 1,2 miljoen ton vracht.

### > **Ryanair: 18% minder winst in 1e helft door dalende tarieven**

(bron Reuters) 4 november 2024

**Mijn commentaar:** *De teleurstellende resultaten van Ryanair verdienen een nadere beschouwing.*

*De lagekostenmaatschappij rapporteert een daling van de ticketprijzen, terwijl de prijzen vorig jaar sterk waren gestegen.*

*Klanten stroomden massaal naar Covid-19. Dit stond bekend als "wraakreizen".*

*Het lijkt erop dat dit fenomeen op zijn retour is, nu alle Europese luchtvaartmaatschappijen een daling van de vraag registreren.*

*Opmerking: het concept "wraakreizen" werd bedacht door McKinsey & Company. Het verwijst naar "toeristen die hebben geprobeerd opnieuw contact te leggen, nieuwe bestemmingen te verkennen of terug te keren naar hun favoriete plekjes, nadat ze gedwongen waren hun reisplannen te annuleren, op te geven of radicaal te wijzigen".*

**Lees het artikel :**

**Ryanair kondigde maandag een winst na belastingen aan die net onder de prognoses van analisten lag voor de zes maanden tot september, getroffen door een daling van de ticketprijzen met 10% in de periode waarin Europa's grootste low-cost luchtvaartmaatschappij normaal gesproken de meeste winst**



**maakt.**

De Ierse groep, Europa's nummer één in passagiersaantallen, zei echter dat de daling van de ticketprijzen aan het afzwakken was en dat de gemiddelde tarieven voor het huidige kwartaal slechts "iets lager" zouden zijn dan in dezelfde periode vorig jaar.

**De winst na belastingen van Ryanair bedroeg €1,79 miljard voor de eerste helft van het boekjaar**, iets onder het consensuscijfer van €1,8 miljard dat de groep had opgegeven, maar **18% onder dezelfde periode in 2023**.

"Toekomstige boekingen suggereren dat de vraag in het derde kwartaal sterk is en dat de prijsdaling lijkt af te nemen", zei Chief Executive Michael O'Leary in een verklaring, verwijzend naar de laatste drie maanden van het jaar.

Michael O'Leary gaf ook aan dat Ryanair haar groei-doelstelling voor het verkeer voor het volgende boekjaar, dat eindigt op 31 maart 2026, zou verlagen naar 210 miljoen passagiers in plaats van de eerder voorspelde 215 miljoen, om rekening te houden met vertragingen in de leveringen van Boeings.

(...)

**De aandelenkoers van de luchtvaartmaatschappij is sinds het begin van het jaar met 5,5% gedaald.**

(...)

## > **Spirit Aerosystems staat op instorten en twijfelt aan overlevingskansen**

(bron Journal de l'Aviation) 8 november 2024

**Mijn commentaar:** De situatie bij Spirit Aerosystems is zorgwekkend, niet zozeer voor het bedrijf als wel voor zijn twee belangrijkste klanten, Airbus en Boeing.

*Eind juni 2024 hebben de twee fabrikanten besloten om elk de voor hen relevante onderdelen van de activiteiten van Spirit Aerosystems over te nemen.*

*Ze zullen ongetwijfeld betrokken zijn bij de turnaround van hun leverancier.*

*Een korte herinnering (bron: de officiële website van Spirit AeroSystems)*

*Spirit AeroSystems is een van 's werelds toonaangevende fabrikanten van aerostructuren voor commerciële vliegtuigen, defensieplatforms en zakenvliegtuigen. Met expertise in aluminium en geavanceerde composiet productieoplossingen, omvatten de belangrijkste producten van het bedrijf rompen, geïntegreerde vleugels en vleugelonderdelen, pylonen en motorgondels.*

*Op 30 juni 2024 sloot de Vennootschap een fusieovereenkomst en -plan met The Boeing Company (de "Fusieovereenkomst"). Na voltooiing van de fusie, onder de voorwaarden van de Fusieovereenkomst, wordt de Vennootschap een volledige dochteronderneming van Boeing.*

*De transactie zal naar verwachting medio 2025 worden afgerond, afhankelijk van de voltooiing van de afstoting van bepaalde delen van de activiteiten van Spirit in verband met de nakoming door Spirit en haar dochterondernemingen van hun verplichtingen uit hoofde van hun leveringsovereenkomsten met Airbus SE en andere sluitingsvoorwaarden, waaronder de goedkeuring van de Fusieovereenkomst door de aandeelhouders van Spirit en de ontvangst van wettelijke goedkeuringen.*

**Lees het artikel :**

**Spirit Aerosystems zit in dezelfde neerwaartse spiraal als Boeing.** Na opnieuw aanzienlijke verliezen in het derde kwartaal te hebben gepubliceerd, ziet de Amerikaanse fabrikant van uitrustingen geen licht aan het einde van de tunnel van zijn moeilijkheden **en heeft aangekondigd dat "er aanzienlijke twijfel bestaat over het vermogen van het bedrijf om door te gaan als going concern"**. De verlaging van de productiesnelheid bij Boeing sinds het begin van het jaar eist zijn tol, maar versterkt alleen maar een algemeen gebrek aan winstgevendheid in verschillende programma's.

Spirit Aerosystems legt uit dat het nettoverlies over de eerste negen maanden van het jaar meer dan 1,5 miljard dollar bedroeg. Dit volgt op nog eens drie jaren van verliezen in 2021, 2022 en 2023, met tekorten van tussen de 540 miljoen en 616 miljoen dollar per jaar. De huidige schuld van het bedrijf bedraagt 4,4 miljard dollar. Tegelijkertijd is de kaspositie gegroeid: deze bedroeg op 26 september 217 miljoen dollar, vergeleken met 823 miljoen dollar op 31 december 2023. "Het bedrijf zal extra liquiditeit nodig hebben om zijn activiteiten in de komende 12 maanden voort te zetten", merkt het op.

**De verlaging van de productiesnelheid van het 737-programma en het nieuwe kwaliteitsbeleid van Boeing zijn de belangrijkste redenen die worden genoemd voor deze alarmerende situatie.** De beslissing van de vliegtuigbouwer om sinds maart "geen leveringen meer te aanvaarden van producten die buiten de sequentie geassembleerd moeten worden of die extra kwaliteitswerk vereisen", heeft geleid tot een aanzienlijke stijging van de voorraden, waardoor de kosten stijgen en de inkomsten dalen. Spirit had zijn productielijnen ook voorbereid op een verhoging van het productietempo in 2024 en daarna. Dit is echter niet gebeurd en de productie van de 737 is door de FAA bevroren. De staking van de arbeiders bij Boeing heeft ook geleid tot een stopzetting van de productie van de 767- en 777-programma's, en bijgevolg tot een stopzetting van de leveringen van uitrustingen, en Spirit heeft de limiet van zijn opslagcapaciteit voor deze twee programma's bereikt. Hoewel de crisis net voorbij is, zal het enkele weken duren voordat de leveringen weer normaal verlopen.

Maar **de contracten met Boeing zijn niet het enige probleem. Spirit Aerosystems was sinds 2023 ook in onderhandeling met Airbus over prijsaanpassingen voor de programma's A220 en A350, die het bedrijf niet winstgevend kon maken.** Met het vooruitzicht dat Airbus zijn activiteiten op deze twee programma's overneemt, parallel aan de overname door Boeing van de meeste van zijn activiteiten, zijn de strategische discussies verschoven naar andere kwesties.

Als gevolg hiervan legt het bedrijf uit dat het "in het derde kwartaal vertragingen en hoger dan verwachte kosten bleef ondervinden in verband met deze productie- en leveringsprocessen en verwacht dat een bepaald niveau van hogere kosten in de toekomst zal aanhouden".

Tegen deze achtergrond heeft Spirit Aerosystems een plan opgesteld om zijn liquiditeit te verbeteren. Het bedrijf is in gesprek met Boeing om een derde voorschot te krijgen ter ondersteuning van het bedrijf (de eerste twee bedroegen in totaal 465 miljoen dollar), probeert de terugbetalingsschema's van bepaalde voorschotten aan te passen en nieuwe voorschotten te krijgen, en plant afstotingen en ontslagen. "Er is echter geen garantie dat deze plannen of strategieën onze liquiditeitsbehoeften voldoende zullen verbeteren of dat we de verwachte voordelen zullen behalen."

## > **Safran investeert meer dan € 1 miljard in zijn onderhoudsnetwerk voor de Leap-motor**

(bron AGEFI) 29 oktober 2024

***Mijn commentaar:*** Sinds enkele jaren oefenen vliegtuigfabrikanten en hun klanten druk uit op motorleveranciers om hun prijzen te verlagen.

*Als gevolg daarvan ontwikkelen deze motorleveranciers (waaronder Safran en Rolls Royce) hun onderhoudsdiensten, een bron van aanzienlijke winst.*

*Zo concurreren ze met de luchtvaartmaatschappijen en hun dochterondernemingen (AFI KLM E&M en Lufthansa Technik), die het steeds moeilijker vinden om het onderhoud van hun eigen motoren te krijgen.*

### **Lees het artikel :**

Vliegtuigmotor- en uitrustingsfabrikant **Safran kondigde dinsdag de lancering aan van een investeringsplan ter waarde van meer dan een miljard euro voor de ontwikkeling van zijn wereldwijde MRO-netwerk (Maintenance and Repair) voor Leap-motoren.**

"Dit omvangrijke plan is erop gericht de totale capaciteit van Safrans MRO-netwerk te vergroten om de opvoering van de Leap-serviceactiviteiten in de komende jaren

te ondersteunen", aldus de groep in een verklaring.

**Dit investeringsplan zal resulteren in de bouw van 120.000 vierkante meter extra industriële ruimte en zal gepaard gaan met de aanwerving van meer dan 4.000 mensen wereldwijd.**

In Frankrijk zal Safran zijn onderhoudsvestigingen in Villaroche en Saint-Quentin-en-Yvelines

uitbreiden, respectievelijk in 2025 en 2026. Het bedrijf is ook van plan een reparatiewerkplaats voor turbinebladen op te zetten in Rennes.

De Leap-motor wordt geproduceerd door CFM International, een joint venture van het Franse Safran en het Amerikaanse GE Aerospace. De motor werd in 2016 in gebruik genomen en drijft nu "het merendeel van de Airbus A320neo, Boeing 737 Max en Comac C919 nieuwe generatie vliegtuigen met één gangpad aan, goed voor bijna 4.000 in gebruik zijnde vliegtuigen", aldus Safran.

(...)

Dit grote investeringsplan komt op een moment van aanhoudende spanningen in de toeleveringsketen van de lucht- en ruimtevaart. (...)

)

## **Beurs persoverzicht**

**> Air France-KLM : voor Morgan Stanley is het aandeel Air France-KLM nog steeds te duur in vergelijking met haar concurrenten**

(bron BFM Beurs) 5 november 2024

***Mijn commentaar:*** de opinie van Morgan Stanley werd gepubliceerd vóór de bekendmaking van de kwartaalresultaten van Air France-KLM. Het zegt alles.

**Lees het artikel :**

**De Amerikaanse bank heeft haar oordeel over het aandeel verlaagd** van "in-line weging" naar "**onderwogen**", omdat ze van mening is dat de aandelenkoers nog steeds te hoog is **op basis van de verwachte operationele winst**. De bank verwacht ook dat het bedrijf de komende twee jaar meer dan €1 miljard aan contanten zal opgebruiken.

Air France-KLM heeft dit jaar opnieuw geleden op de beurs, gestraft door prijsdruk, logistieke problemen en het negatieve effect van de Olympische Spelen op Parijs als toeristische bestemming. De aandelenkoers is gedaald naar een historisch dieptepunt en heeft sinds het begin van het jaar 35% verloren.

Voor Morgan Stanley zal de koers waarschijnlijk nog verder dalen. De Amerikaanse bank verlaagde dinsdag haar advies naar "onderweight" op het aandeel, wat gelijk staat aan verkopen in haar nomenclatuur, vergeleken met een "in-line weighting"

eerder. De bank heeft ook zijn koersdoel bijgesteld naar €7,10 van €9,40. Tegen de slotkoers van maandag van €8,894 impliceert dit koersdoel een koersdaling van het aandeel van meer dan 20% in de komende twaalf maanden.

(...)

**Morgan Stanley legt uit dat de positionering van het Frans-Nederlandse bedrijf ongunstig is.** "Air France-KLM is een van de meest blootgestelde

luchtvaartmaatschappijen in onze dekking aan Azië-Pacific-Caraïben (APAC), de regio Midden-Oosten-Afrika en de vraag naar zakenreizen, die allemaal stagneren.

**Er zijn positieve ontwikkelingen voor zakenreizen in regio's zoals de Atlantische Oceaan, maar we denken dat IAG een betere keuze is om in dit herstel te spelen,** en opmerkingen van managementteams in andere regio's blijven de uitdagingen benadrukken," zegt Morgan Stanley.

(...)

Met een koersdaling van 35% over 2024 is Air France-KLM zeker niet goedkoop op de beurs, gezien zijn staat van dienst. Morgan Stanley berekent een multiple van 8,5 keer de verwachte operationele winst in 2025, vergeleken met een historische mediaan van 9,6. Maar de groep onder leiding van Ben Smith blijft veel duurder dan zijn concurrenten, die op dezelfde basis 7 keer de verwachte operationele winst noteren voor Lufthansa en 4,7 keer voor IAG. "

We merken op dat verschillen in boekhoudmethoden kunnen wegen op de margevergelijking tussen Air France-KLM en IAG, maar zelfs de meest conservatieve correctie hiervoor impliceert **dat Air France-KLM wordt verhandeld tegen 6,2 keer, of nog steeds 33% meer dan IAG in 2025. Wij denken niet dat deze premie gerechtvaardigd is, aangezien beide maatschappijen een vergelijkbare groei bieden, maar Air France-KLM veel lagere marges heeft"**, aldus Morgan Stanley.

(...)

## **Einde persoverzicht**

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

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op vrijdag 8 november op **7,78 euro**. In de loop van de week is het **sterk gedaald (-11,69%)**.

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 10,66 euro** (vergeleken met 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 17,50 euro, het laagste 7,10 euro.

**Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.**

Je [kunt details over de analistenconsensus](#)

vinden op mijn blog.

**Mijn commentaar:** De kwartaalresultaten van Air France-KLM baren beleggers zorgen.

*De hoger dan verwachte kostenstijging en de situatie van KLM verklaren deze daling, meer dan de aankondiging van de verhoging van de solidariteitsbelasting.*

> **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$3) naar \$89.** Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (\$1) tot \$74 per vat.**

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

**Mijn commentaar:** Olie blijft deze week vrijwel stabiel.

> **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.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

## **Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.**

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

## **| François Robardet**

**Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.**

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

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

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres weten](#).

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

11.661 mensen ontvangen dit persoverzicht live