

Meer dan 1.000 miljard omzet en meer dan 5 miljard passagiers verwacht in 2025



## 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. 995, 16 december 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 staat hier](#) . [vindt u deze hier](#)

Ik deel de raison d'être 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.

### *De brief van maandag*

#### **Inhoud :**

Meer dan 1.000 miljard omzet en meer dan 5 miljard passagiers verwacht in 2025  
Qatar Airways, Emirates... Luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten, kampioenen in winstgevendheid

Wereldwijde productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen neemt niet snel genoeg toe

Boeing herstart productie 737 Max na recordlaag aantal leveringen in november

Boeing wil 787 uit het slop halen

Airbus neemt twee Daher-fabrieken over om productie A320 te versnellen

Lufthansa roept op tot opschorting van vliegovereenkomst tussen EU en Qatar

***Mijn commentaar op de volgende twee artikelen: ondanks vertragingen bij Boeing, ondanks problemen in de toeleveringsketen, ondanks problemen bij het***

*inhuren van vliegtuigtechnici, zouden luchtvaartmaatschappijen in 2025 een beter jaar moeten hebben dan in 2024.*

*Ik wil uw aandacht vestigen op een indicator die zelden wordt genoemd: de nettowinst per passagier.*

*Deze varieert van 1 tot 23 dollar per passagier, afhankelijk van de luchtvaartmaatschappij. Ter vergelijking: voor Air France-KLM was dit 10 dollar per passagier in 2023.*

*We moeten echter voorzichtig zijn met de vooruitzichten voor Europese luchtvaartmaatschappijen in 2025.*

*Ze zullen gestraft blijven worden als conflicten aanhouden. De oorlog in Oekraïne leidt tot de sluiting van 20% van het Europese luchtruim en een verbod om over Siberië te vliegen, waardoor de vluchten tussen Europa en Azië langer zullen duren.*

*Het echt slechte nieuws in 2024 is de stagnatie in de brandstofefficiëntie van vliegtuigen. Dit is te wijten aan vertragingen in vliegtuigleveringen en de lage beschikbaarheid van duurzame vliegtuigbrandstoffen (hieronder besproken).*

## **> Meer dan 1.000 miljard omzet en meer dan 5 miljard passagiers verwacht in 2025**

(bron Journal de l'Aviation) 10 december 2024

### **Lees het artikel :**

Het luchtvervoer zou in 2025 twee zeer symbolische mijlpalen kunnen bereiken. Volgens schattingen van de International Air Transport Association (IATA) **zouden luchtvaartmaatschappijen volgend jaar een omzet van meer dan 1000 miljard dollar kunnen behalen en meer dan 5 miljard passagiers kunnen vervoeren.** Dit zijn ongekende niveaus voor de sector. Aan de andere kant **zullen de marges klein blijven** en zullen de problemen in de toeleveringsketen waarschijnlijk aanhouden, met negatieve gevolgen voor de prestaties.

De luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van IATA zijn relatief optimistisch over 2025. Met een potentiële omzet van 1.007 miljard dollar, een stijging van 4,4% ten opzichte van 2024, wordt de nettowinst geschat op 36,6 miljard dollar, een stijging van 16,2%. **IATA heeft echter de gebruikelijke bedenkingen: de uitgaven zullen gelijk opgaan met de inkomsten en ongeveer 940 miljard dollar bereiken, waardoor een nettomarge van 3,6% overblijft.** Volgens de meest veelzeggende indicator van de vereniging zullen luchtvaartmaatschappijen 7 dollar winst maken op elk vliegticket. Dit is nog steeds een precair evenwicht, beter dan in 2024 (wanneer ze een winst

van 6,4 dollar per ticket zouden moeten maken), maar nog steeds lager dan in 2023 (7,9 dollar per ticket).

**"Deze winst zal zwaar bevochten worden door de luchtvaartmaatschappijen, die zullen profiteren van de daling van de olieprijsen terwijl ze de bezettingsgraad boven de 83% houden,** de kosten strak in de hand houden, investeren in decarbonisatie en de terugkeer naar meer normale groeiniveaus beheren na het buitengewone herstel als gevolg van de pandemie. Al deze inspanningen zullen helpen om de negatieve effecten op de winstgevendheid te verzachten die buiten hun macht liggen, namelijk aanhoudende problemen met de toeleveringsketen, tekortkomingen in de infrastructuur, lastige regelgeving en toenemende belastingdruk," aldus Willie Walsh, directeur-generaal van IATA.

**Een van de belangrijkste uitdagingen voor de luchtvaartsector in 2024 is de verstoring van de toeleveringsketen.** "Deze problemen zijn een bron van frustratie voor alle luchtvaartmaatschappijen, omdat ze een drievoudige impact hebben op inkomsten, kosten en milieuprestaties. De beladingsgraad staat op recordhoogte en het lijkt geen twijfel dat als we meer vliegtuigen hadden, deze kosteneffectief konden worden ingezet, wat ten koste gaat van onze inkomsten," legt Willie Walsh uit.

IATA heeft dit jaar een specifiek onderzoek uitgevoerd naar de impact van deze problemen op het luchtvervoer. Daaruit bleek dat de gemiddelde leeftijd van de wereldwijde vloot was gestegen tot 14,8 jaar, vergeleken met een gemiddelde van 13,6 jaar over de periode 1990-2024, omdat vertragingen bij de oplevering luchtvaartmaatschappijen dwongen om de pensionering van oudere vliegtuigen uit te stellen.

Tegelijkertijd **is het aantal aan de grond gehouden vliegtuigen gestegen tot 14% van de wereldvloot, wat neerkomt op ongeveer 5.000 vliegtuigen (vergeleken met 1.600 in 2018).** Daarvan staan er 700 aan de grond omdat er motorinspecties moeten worden uitgevoerd. Het is onwaarschijnlijk dat de situatie tegen 2025 zal verbeteren.

IATA verwacht ook dat er dit jaar 1.254 nieuwe vliegtuigen worden afgeleverd, 30% minder dan aanvankelijk voorspeld. Dit aantal zou in 2025 moeten stijgen tot ongeveer 1.800 vliegtuigen, wat dicht in de buurt komt van de niveaus die in 2018 werden bereikt, maar nog steeds ver onder de voorspelde niveaus (2.293 vliegtuigen) ligt.

Hoewel luchtvaartmaatschappijen hard werken om de brandstofefficiëntie van hun vloot te verbeteren, bleef de brandstofefficiëntie tussen 2023 en 2024 stabiel op 0,23 liter brandstof per 100 beschikbare tonkilometers (ATK), terwijl ze eerder elk jaar gestaag daalde met 1,5% tot 2%.

Tot slot **zorgt het tekort aan vliegtuigen ervoor dat de prijzen op de leasemarkt**

de pan uit rijzen: ze zijn met 20% tot 30% gestegen voor vliegtuigen met één gangpad.

(...)

## > Qatar Airways, Emirates... Luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten, kampioenen in winstgevendheid

(bron La Tribune) 11 december 2024

### Lees het artikel :

Na een succesvol jaar in 2023 is de winstgevendheid van het luchtvervoer in 2024 gedaald. Dit is een van de bevindingen van de schattingen die op dinsdag 10 december zijn gepresenteerd door de International Air Transport Association (IATA). Maar **achter de grote cijfers gaan duidelijke verschillen tussen de regio's schuil**. En terwijl Noord-Amerikaanse **luchtvaartmaatschappijen** verreweg de meeste winst maken, **zijn die in het Midden-Oosten verreweg het meest winstgevend**. Een behoorlijke revanche voor een regio die al voor de gezondheids crisis in de rode cijfers was gedoken.

Omdat ze meer dan de helft van het verkeer in de wereld voor hun rekening nemen (berekend in termen van passagiers per vervoerde kilometer), **domineren** de twee volwassen markten **Europa en Noord-Amerika natuurlijk het debat**. **Van de 31,5 miljard dollar nettowinst die voor het luchtvervoer als geheel wordt verwacht, zullen de luchtvaartmaatschappijen in deze twee regio's respectievelijk 10 miljard en 12 miljard dollar genereren**. Met de verwachte verbetering van de economische prestaties van de sector zullen deze cijfers in 2025 voor elk continent met nog eens twee miljard dollar stijgen.

Luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten lijken echter veel winstgevender te zijn. Onder aanvoering van kampioenen als Emirates en Qatar Airways - die onlangs recordresultaten bekendmaakten - hebben ze een nettowinst van meer dan 5 miljard dollar geboekt, hoewel ze minder dan 10% van het wereldwijde verkeer voor hun rekening nemen. Dit is veel meer dan de Aziatisch-Pacifische luchtvaartmaatschappijen, die geleidelijk terugkeren naar hun verkeersniveau van voor de crisis en drie keer zoveel verkeer hebben.

Het verschil is nog opvallender wanneer deze cijfers worden uitgedrukt in passagiersaantallen. **Met 8 dollar per passagier voor Europese luchtvaartmaatschappijen en 10 dollar per passagier voor Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen ligt dit boven het gemiddelde in de sector (6,4 dollar)**. Maar het is ver verwijderd van wat maatschappijen in het Midden-Oosten verdienen, met niet minder dan **23 dollar nettowinst per passagier**. En volgens de voorspellingen van IATA zal dit in 2025 zo blijven.

(...)

De drie regio's onder het gemiddelde van de sector zijn **Latijns-Amerika, Azië-Pacific en Afrika**, die **slechts één dollar winst per passagier genereren**," zegt Marie Owen Thomsen, hoofdeconoom van IATA.

**Volgens Willie Walsh, directeur-generaal van IATA, is dit vooral te danken aan het grote aandeel van het premiumverkeer dat wordt aangetrokken door de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten**, met name Emirates, Qatar Airways en Etihad. Hij noemt ook de bijdrage van vracht, met een sterke groei van de capaciteit, vooral gedreven door de handel met Europa.

(...)

"We hebben gemerkt dat luchtvaartmaatschappijen in het Midden-Oosten profiteren van bepaalde geopolitieke problemen. De sluiting van het Russische luchtruim is bijvoorbeeld waarschijnlijk gunstig geweest voor het Midden-Oosten, met een deel van het verkeer dat via deze regio vliegt. Ook **het gebrek aan directe activiteit tussen de Verenigde Staten en China is gunstig voor de belangrijkste hubs in het Midden-Oosten**", analyseert Willie Walsh, die de hubs Dubai (Verenigde Arabische Emiraten) en Doha (Qatar) aanhaalt.

## > Wereldwijde productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen groeit niet snel genoeg

(bron Les Echos) 10 december 2024

***Mijn commentaar:** De Air France-KLM Groep onderscheidt zich duidelijk door haar inzet voor het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) en lijkt goed geplaatst om haar doelstellingen tegen 2030 te bereiken.*

*De wereldwijde situatie is echter veel zorgwekkender.*

*Het is onwaarschijnlijk dat het wereldwijde luchtvervoer de doelstellingen voor 2030 zal halen, maar het is vrijwel onmogelijk om tegen 2050 70% duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken.*

*In Frankrijk zullen de benodigde bronnen, met name biomassa en koolstofarme elektriciteit, waarschijnlijk ruim onvoldoende zijn om aan de vraag te voldoen.*

*Het rapport van de Académie de l'Air et de l'Espace, getiteld *Le transport aérien décarboné en 2050 : une question d'énergie* (beschikbaar op mijn blog), belicht deze uitdagingen:*

*Biomassa: Hoewel biomassa cruciaal is voor de productie van duurzame*

*vliegtuigbrandstoffen, zal het op de lange termijn beperkt zijn en zal het te maken krijgen met enorme concurrentie van andere sectoren (elektriciteit, verwarming, vervoer over land, landbouw, industrie, scheepvaart, biogas).*

*Koolstofarme elektriciteit: De toekomstige behoeften zijn kolossaal.*

*In 2023 produceerde Frankrijk 320 TWh uit zijn 56 kernreactoren.*

*Om in 2050 aan alle behoeften van de samenleving te voldoen, is een productie van 1100 TWh nodig, waarvan 107 TWh specifiek voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.*

*Om deze cijfers te vertalen:*

*Dit zou neerkomen op een totaal van ongeveer 175 kernreactoren in 2050, waarvan 19 alleen al voor de Franse luchtvaartsector.*

*In termen van zonne-energie equivalent zouden we 4000 km<sup>2</sup> aan fotovoltaïsche panelen nodig hebben, waarvan 430 km<sup>2</sup> alleen al voor de Franse luchtvaartsector.*

*Een laatste cijfer: de oppervlakte van de 10 belangrijkste Franse luchthavens is slechts 100 km<sup>2</sup>.*

*Deze projecties tonen aan dat de "onzichtbare hand van de markt" niet voldoende zal zijn.*

*Er zullen politieke keuzes moeten worden gemaakt om prioriteit te geven aan middelen voor sectoren met weinig alternatieven, zoals de luchtvaart, ten koste van andere toepassingen waar efficiëntere oplossingen, zoals directe elektrificatie, de voorkeur zouden kunnen krijgen.*

***Mijn commentaar op mijn commentaar hierboven:*** *Voor het Franse luchtvervoer rijst dezelfde vraag als voor alle andere toepassingen van de Franse samenleving:*

*Hoe kunnen we voldoen aan de doelstelling van de Europese Unie om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn?*

*China heeft een gedeeltelijk antwoord op deze vraag gegeven door zijn doelstelling voor koolstofneutraliteit te verschuiven naar 2060.*

**Lees het artikel :**

**De koolstofarme luchtvaart dreigt zonder brandstof te komen zitten.** Ondanks een toenemend aantal projecten neemt de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen, waarvan de doelstelling van koolstofneutraliteit voor luchtvervoer in 2050 grotendeels afhankelijk is, niet snel genoeg toe om aan de behoeften van luchtvaartmaatschappijen te voldoen.

Volgens de laatste schatting van de International Air Transport Association (IATA) zal de hoeveelheid wereldwijd geproduceerde duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) in 2024 1 miljoen ton (1,3 miljard liter) bedragen, een verdubbeling ten opzichte van 2023. Deze verdubbeling van de productie ligt echter ver onder de voorspelling van 1,5 miljoen ton voor 2024. Verschillende producenten in de Verenigde Staten en Europa hebben hun doelstellingen naar beneden bijgesteld, tot groot ongenoegen van de vereniging van luchtvaartmaatschappijen.

**De volumes van duurzame vliegtuigbrandstoffen nemen toe, maar in een traag en teleurstellend tempo,"** klaagt IATA-directeur-generaal Willie Walsh. Regeringen sturen gemengde signalen naar oliemaatschappijen door olie- en gasproductie te blijven subsidiëren en investeerders lijken nog steeds terughoudend om in nieuwe brandstoffen te investeren", betreurt hij.

Geconfronteerd met deze situatie lijken de maatschappijen grotendeels machteloos. Ervan uitgaande dat er **in 2025** geen verder uitstel komt, zal de productie van duurzame vliegtuigbrandstof volgens IATA opnieuw verdubbelen tot **2,1 miljoen ton** (2,7 miljard liter). **Deze 2,1 miljoen ton vertegenwoordigt** echter **nog steeds slechts 0,7% van het totale paraffineverbruik in het luchtvervoer** en slechts 13% van de wereldwijde productie van biobrandstoffen, die nog steeds grotendeels op het wegvervoer is gericht.

**Met het huidige tempo van vooruitgang zal de doelstelling van 6% duurzame brandstoffen in 2030, zoals vastgelegd in de Europese regelgeving, niet worden gehaald op mondiaal niveau.** Op die datum zal fossiele paraffine nog steeds goed zijn voor minstens 95% van het verbruik in de luchtvaart. Pas vanaf 2045 zullen duurzame vliegtuigbrandstoffen de overhand krijgen. Maar alleen als de nodige investeringen zijn gedaan.

En toch lijken de vereiste inspanningen totaal onevenredig. Voorlopig produceren slechts een twintigtal sites in de Verenigde Staten en Europa duurzame vliegtuigbrandstoffen. **IATA heeft 220 projecten voor productielocaties in 37 landen geïdentificeerd**, waarvan er 158 tegen 2030 operationeel zouden moeten zijn. Maar volgens haar prognoses **zijn er in het beste geval minimaal 3.090 productielocaties nodig om de doelstelling voor 2050 te halen.**

Dit zou een totale investering betekenen van ten minste 3.900 miljard dollar over een periode van vijftig jaar, alleen al voor de brandstofproducenten, plus nog eens 4.700 miljard dollar voor de luchtvaartmaatschappijen, in verband met de extra kosten van deze brandstoffen, toekomstige waterstofvliegtuigen en de kosten van het internationale compensatie- en CO<sub>2</sub>-afvangsysteem Corsia.

**Missie onmogelijk? Niet als overheden doen wat nodig is, volgens IATA.** 3,9 biljoen dollar is minder dan de helft van de investeringen die al zijn gedaan in de

ontwikkeling van zonne- en windenergie," zegt de directeur-generaal van de vereniging. Een groot deel van het benodigde geld zou al gevonden kunnen worden door de subsidies die aan oliemaatschappijen worden betaald voor olie- en gasproductie om te buigen".

## > **Boeing herstart productie 737 Max na dieptepunt in november**

(bron Agefi) 14 december 2024

**Mijn commentaar:** *Op de rand van de afgrond slaagde Boeing er eind oktober toch in om 21 miljard dollar op te halen.*

*Een deel van dit geld zal worden gebruikt om de productie van de vlaggenschipmodellen, de B737 MAX en de B787, weer op gang te brengen.*

**Lees het artikel :**

**Boeing kondigde dinsdag aan dat het de productie van zijn best verkopende model, de 737 Max, had hervat**, bijna drie maanden na het begin van een staking die zijn belangrijkste fabrieken in de Verenigde Staten tot stilstand bracht.

**In de afgelopen maand heeft het concern ook 50 netto orders ontvangen en 13 vliegtuigen afgeleverd**, waaronder negen 737's die werden geassembleerd voordat de staking begon.

**Het leveringscijfer van de 737's, identiek aan dat van oktober, is het laagste sinds 2021 tijdens de gezondheids crisis.**

(...)

De productie van de 777- en 767-modellen zou binnenkort ook moeten worden hervat, aldus de Amerikaanse vliegtuigbouwer.

## > **Boeing wil het 787-programma uit het slop halen**

(bron Journal de l'Aviation) 16 december 2024

**Mijn commentaar:** *Zoals APNA in haar laatste publicatie aangeeft, "gaat Boeing door met haar programma om de productie te verplaatsen naar landen waar minder vakbonden zijn".*



**Lees het artikel :**

**Boeing's 787 familie van langeafstandsvliegtuigen zou wel eens uit het slop kunnen raken. De Amerikaanse vliegtuigbouwer heeft beloofd flink te investeren in South Carolina, met een uitbreidingsproject van een miljard dollar voor zijn 787-programma-activiteiten.**

De beslissing is gericht op het verhogen van de productiesnelheid van de middelgrote jumbo-familie, met het ambitieuze doel om tegen 2026 terug te keren naar 10 vliegtuigen per maand.

De investering, die over een periode van vijf jaar naar verwachting ongeveer 500 nieuwe banen zal opleveren, is vooral gericht op de vestiging in North Charleston. Bestaande faciliteiten zullen profiteren van belangrijke upgrades om de huidige productiedoelstellingen te ondersteunen, evenals mogelijke toekomstige verhogingen "gedreven door de marktvraag".

Boeing verhuisde in 2009 naar South Carolina en heeft momenteel meer dan 7.800 mensen in dienst in North Charleston en Orangeburg.

**Deze vestigingen in South Carolina nemen nu de volledige 787-productie van Boeing voor hun rekening, aangezien de Amerikaanse vliegtuigbouwer de 787-8 en 787-9 programma's, die tot maart 2021 nog in Everett werden geassembleerd, heeft gerepatriëerd.** Sindsdien heeft de 787-familie te kampen gehad met grote kwaliteitsproblemen, waardoor het aantal geleverde vliegtuigen beperkt is. Het programma is ook meer in het algemeen getroffen door problemen met de toeleveringsketen.

Ter herinnering: **Boeing leverde in november slechts twee 787's af**, ook al werd het programma niet direct getroffen door de staking van de machinisten in de regio Seattle. Voor de eerste 11 maanden van het jaar is de Amerikaanse vliegtuigbouwer er slechts in geslaagd om 42 Dreamliners af te leveren, een gemiddelde van minder dan vier vliegtuigen per maand, nog steeds minder dan de doelstelling van 5 per maand.

Boeing had in 2019 158 787's afgeleverd (haar record), net voor het begin van de pandemie. De productie overschreed de 12 vliegtuigen per maand in 2016, 2017, 2018 en 2019, met het toen gestelde doel van 14 per maand tegen het einde van het decennium.

**> [Airbus neemt twee Daher-fabrieken over om A320-productie te](#)**

## versnellen

(bron Les Echos) 13 december 2024

**Mijn commentaar:** *In tijden van crisis toont de vermenigvuldiging van onderaannemers zijn grenzen.*

*Na de centralisatie van de aankoop van grondstoffen (aluminium, titanium en meer recent staal, zie mijn [brief nr. 984](#)) is Airbus bepaalde strategische activiteiten opnieuw aan het integreren.*

*Vorige week was dat Spirit AeroSystems, deze week zijn twee vestigingen van Daher aan de beurt.*

### Lees het artikel :

Gezien de overvloedige orderportefeuille en de moeilijkheden om deadlines te halen, heeft **Airbus Atlantic**, de dochteronderneming van de constructeur die zich bezighoudt met vliegtuigstructuren, **besloten om een deel van de productie opnieuw te integreren om de productie te versnellen. De groep is in gesprek met Daher, een van zijn leveranciers van uitrustingen**, met het oog op de aankoop van twee van zijn industriële sites in Loire-Atlantique, namelijk Carquefou en Malville, in de buurt van Nantes. De definitieve ondertekening zal plaatsvinden aan het einde van het sociale proces dat gepland is voor de eerste helft van 2025.

In deze twee fabrieken, waar 160 mensen en 90 tijdelijke krachten werken, worden panelen van aluminiumlegeringen handmatig geassembleerd. Deze panelen worden in de Airbus Atlantic-fabriek in Nantes gebruikt voor de vervaardiging van de centrale vleugelkasten, de hoeksteenstructuur van het vliegtuig, die de meeste krachten van het vliegtuig ondersteunen.

"Het doel van deze besprekingen is om de productiestromen voor de centrale vleugelkast van de A320-familie veilig te stellen in de context van een sterke stijging van het productietempo. Ze zijn ook gericht op het optimaliseren van de industriële lay-out om de operationele efficiëntie te verbeteren", bevestigt Airbus Atlantic, die van mening is dat **de controle over de toeleveringsketen van het A320-programma "absoluut essentieel"** is. De vliegtuigbouwer heeft zichzelf ten doel gesteld om de productiesnelheid van deze single-aisle jets te verhogen naar 75 vliegtuigen per maand in 2027, vergeleken met minder dan 60 vandaag.

(...)

**Deze re-integratie is symptomatisch voor de kwetsbaarheid van de toeleveringsketen.** De kasstroom is nog steeds beperkt door de terugbetaling van leningen die zijn aangegaan tijdens de Covid-crisis en het bedrijf heeft moeite om te investeren, aan te werven en op te leiden om het productietempo bij te houden.

(...)

## > **Lufthansa roept op tot opschorting vluchtovereenkomst EU-Qatar**

(bron: Bloomberg) 10 december 2024

**Mijn commentaar:** Lufthansa heeft, net als de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen verenigd in A4E (Airlines for Europe), voortdurend een overeenkomst aan de kaak gesteld die alleen gunstig is voor Qatar en zijn nationale luchtvaartmaatschappij, ten koste van alle Europese luchtvaartmaatschappijen.

*Het gebrek aan reactie van de Europese Commissie is wanhopig.*

### **Lees het artikel :**

Deutsche **Lufthansa AG heeft de Europese Unie gevraagd om haar bilaterale luchtvaartovereenkomst met Qatar op te schorten, op grond van beschuldigingen van corruptie tegen de Golfstaat** die ook eigenaar is van Qatar Airways.

Karl-Ludwig Kley, voorzitter van Lufthansa, heeft in een brief aan Ursula von der Leyen, voorzitter van de Europese Commissie, gevraagd om opschorting van de overeenkomst uit 2021, die onbeperkte vluchten tussen alle luchthavens in de EU en Qatar mogelijk maakt. Deze brief volgt op het onderzoek naar de zogenaamde Qatargate-affaire, waarbij ambtenaren van het Europees Parlement zouden zijn omgekocht door de staat.

"Gezien de ernstige beschuldigingen van corruptie moet de luchtvervoersovereenkomst tussen de EU en Qatar onmiddellijk worden opgeschort", schrijven de heer Kley en zijn medevoorzitter Christine Behle in de brief, waarvan Bloomberg News een kopie heeft ontvangen.

Een woordvoerder van Qatar Airways weigerde commentaar te geven op de brief van Lufthansa.

**De tussenkomst van de commissarissen van Lufthansa komt nadat Qatar Airways vluchten heeft toegevoegd tussen Hamburg en Doha**, waardoor de Golfmaatschappij een vijfde stedenpaar heeft in de grootste economie van Europa. Met de nieuwe dienst, die in juli van start ging, kunnen reizigers uit Noord-Duitsland via Doha naar Azië en andere bestemmingen in het Midden-Oosten reizen, zonder gebruik te maken van Lufthansa's hubs in München en Frankfurt.

(...)

## Einde persoverzicht

### > Koersontwikkeling Air

Het aandeel **Air France-KLM** sloot op vrijdag 13 december op **8,014 euro**. Over de hele week is het **gestegen (+5,41%)**.

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** (deze was 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 aanneming van de motie van afkeuring had tot gevolg dat de verhoging van de solidariteitsbelasting die op 1 januari 2025 van kracht zou worden, werd geannuleerd.*

*Beleggers hebben hier rekening mee gehouden en de aandelenkoers is in twee weken tijd met 9% gestegen.*

### > Brandstofprijzen deze

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+ \$6) naar \$91.** Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$74 per vat.**

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

***Mijn commentaar:** De oliepunten zijn de afgelopen maand weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.*

### > 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 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.

[gedeelte werknemersparticipaties van Air France-KLM op onze website](#)**Mijn commentaar:** *Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, ga dan naar het .*

## 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 nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in

Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe](#)

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

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

11.657 mensen ontvangen dit persoverzicht live