

De luchtvaartindustrie wil "geen zondebok of melkkoe zijn".



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nummer 999, 13 januari 2025

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](#) 

Redactie

Beste lezers,

De lancering van Air France Holidays had op de voorpagina van deze nieuwsbrief mogen staan. Dit initiatief is essentieel voor de Groep.



VOUS MÉRITEZ DE BONNES VACANCES.

AIRFRANCE / holidays
OFFRES IRRÉSISTIBLES VOL+HÔTEL

holidays.airfrance.fr

copyright Air France

Maar het onmiddellijke nieuws heeft voorrang.

Het eerste artikel bevat de boodschap van de luchtvaartindustrie op een moment dat de nieuwe regering op het punt staat te beslissen over een nieuw salvo van

maatregelen die waarschijnlijk een negatieve impact zullen hebben op het luchtvervoer.

*Veel leesplezier
François*

De brief van maandag

Inhoud :

De luchtvaartindustrie wil "geen zondebok of melkkoe zijn".

Air France slaat haar vleugels uit in pakketreizen

AFI KLM E&M stelt reserveonderdelen voor Leap veilig nu de productie toeneemt

Delta Airlines mikt op recordwinst in 100 jaar geschiedenis

Vliegtuigverhuurder Avolon verwacht dat bevoorradingsproblemen tien jaar zullen duren

Duurzame brandstoffen: Verso Energy klaar om 50% van de luchtvaartbehoefte te dekken

> De luchtvaartindustrie wil "geen zondebok of melkkoe zijn".

(bron Journal de l'Aviation) 9 januari 2025

Mijn commentaar: *"De Verenigde Staten innoveren, China plant en Europa belast en reguleert", vat Guillaume Faury, de vertegenwoordiger van Gifas, samen.*

Repressieve maatregelen moeten, als ze nodig blijken, op zijn minst op Europese schaal worden toegepast voordat ze worden uitgebreid naar alle luchtvaartmaatschappijen wereldwijd.

Een belasting die alleen gericht is op het luchtvervoer in Frankrijk zal de wereldwijde ontwikkeling van de luchtvaart niet vertragen.

Het zal de Franse luchtvaartmaatschappijen straffen en de sector blootstellen aan een risico van degradatie, vergelijkbaar met de Franse auto-industrie, ten gunste van buitenlandse concurrenten.

Lees het artikel :

GIFAS (Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales) is niet in de stemming om het begin van het nieuwe jaar te vieren. En toch is 2024 een jaar van groei geweest, dat uitstekende kansen bood voor de hele sector en het mogelijk maakte om bijna terug te keren naar het niveau van voor de crisis. **GIFAS-voorzitter Guillaume Faury maakte echter duidelijk dat de organisatie zich ernstige zorgen maakt over de duurzaamheid van de Franse en Europese overheidssteun voor de sector** en deed een aantal aanbevelingen aan de overheid.

Op het moment dat de regering van François Bayrou een nieuwe begrotingswet voor 2025 opstelt, **roept GIFAS op om de aangekondigde steun van 300 miljoen euro voor CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile - Raad voor Burgerluchtvaartonderzoek) te handhaven, zodat de industrie zich kan voorbereiden op haar toekomstige ontwikkeling. Aangezien decarbonisatie de vierde revolutie in de luchtvaart is,** hoopt het ook dat de opkomst van een duurzame luchtvaartbrandstofindustrie zal worden aangemoedigd. In dit verband **is GIFAS van mening dat de geplande verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets volledig contraproductief zal zijn, omdat het luchtvaartmaatschappijen ervan zal weerhouden om op dit gebied te investeren.** GIFAS roept ook op tot het behoud van het belastingkrediet voor onderzoek (CIR), ter waarde van 700 miljoen euro, omdat het van mening is dat het concurrentievermogen van de industrie in de eerste plaats gebaseerd is op technologie en innovatie.

Rem op belastingverhogingen om bedrijfsverplaatsingen te voorkomen
De groep roept de regering ook op om te stoppen met het verhogen van belastingen om bedrijven aan te moedigen zich in Frankrijk te ontwikkelen, vooral met het oog op de geplande verhoging van de vennootschapsbelasting. "Dit zijn de wetten van de economie: **bedrijven zullen uiteindelijk stoppen met uitbreiden of activiteiten elders vestigen omdat het makkelijker of goedkoper is**", vreest Guillaume Faury, die erkent dat het voor bedrijven moeilijk is om weerstand te bieden aan de aantrekkingskracht van met name de Verenigde Staten. "De de-industrialisatie die in Frankrijk plaatsvindt, is niet zozeer het gevolg van bedrijfsverplaatsingen, maar eerder van de lokalisatie van nieuwe investeringen waar geld efficiënter en met meer zekerheid kan worden ingezet", merkt hij op. (...)

Tot slot **roept hij op tot een "massale vereenvoudiging van de regelgeving, zowel de Europese als de Franse", die monsters van complexiteit kunnen zijn.** Ook dit is van vitaal belang voor de industrie, met name de toeleveringsketen, die "veel bedrijven naar elders zou kunnen zien verhuizen omdat het in Europa ondraaglijk wordt".

Een achteruitgang in de lucht- en ruimtevaart zoals in de Franse auto-industrie voorkomen

Guillaume Faury is ervan overtuigd dat de wereld voorbestemd is om verbonden te blijven, aangezien mobiliteit een van de fundamentele en essentiële verwachtingen van de mens is. "Laten we in de luchtvaart niet hetzelfde doen als we in andere sectoren hebben gedaan. **We hebben historisch gezien industrieën verdedigd, waarvan sommige op Frans en Europees niveau niet de steun hebben gekregen die ze hadden moeten krijgen, en daar betalen ze nu de prijs voor.** Als we willen dat de lucht- en ruimtevaartindustrie zich blijft ontwikkelen en een kampioen blijft, moeten we haar steunen, helpen en aanmoedigen, in plaats van obstakels op te werpen, belasting te heffen en haar te beletten te werken", stelt hij. "We zijn niet bereid om de rol van zondebok te spelen [in de context van milieukwesties, noot van de redactie], noch willen we de rol van melkkoe spelen, waarvan we onszelf gaan afhelpen door te zeggen dat dit begrotingsproblemen op korte termijn zal oplossen, terwijl we het risico lopen om een industrie op lange termijn te vernietigen.

Hij **wijst erop dat de lucht- en ruimtevaartindustrie waarde creëert in elke regio van Frankrijk, evenals banen.** Het doel van 25.000 nieuwe werknemers in 2024 is bereikt, na 28.000 in 2023, wat betekent dat de industrie nu 176.500 banen ondersteunt. De sector levert met 30 miljard euro nog steeds de grootste bijdrage aan de Franse handelsbalans en genereerde in 2023 een omzet van 70 miljard euro.
(...)

> **Air France slaat haar vleugels uit in pakketreizen**

(bron Les Echos) 8 januari 2025

Mijn commentaar: Het aanbod van Air France Holidays is meer dan alleen een middel om te concurreren met de traditionele platforms die in het artikel worden genoemd.

Het aanbod van Air France Holidays moet de Air France-KLM Groep uiteindelijk in staat stellen om de uitbreiding van Google Flights tegen te gaan.

De ontwikkeling van Google Flights door Google brengt een aantal risico's met zich mee voor luchtvaartmaatschappijen, waaronder:

1. 1. Verlies van controle over de distributie van tickets

Luchtvaartmaatschappijen zouden afhankelijk worden van Google Flights en kunnen worden gedwongen om het bedrijf commissies te betalen.

2. Omleiding van verkeer en marginalisering van loyaliteitsprogramma's
Google Flights zou gebruikers naar partnerplatforms kunnen leiden in plaats van naar directe sites van luchtvaartmaatschappijen.

Luchtvaartmaatschappijen zouden zowel directe inkomsten als waardevolle gegevens over klantengedrag verliezen.

3. Op lange termijn zou Google een machtspositie kunnen verwerven waardoor het de vluchtschema's van luchtvaartmaatschappijen zou kunnen beïnvloeden.

Google zou aanbestedingen kunnen uitschrijven voor de meest winstgevendste routes, waardoor luchtvaartmaatschappijen gedwongen worden hun vluchtschema's op het laatste moment aan te passen.

Luchtvaartmaatschappijen zouden afhankelijk worden van dit platform, met het risico dat hun winstgevendheid geleidelijk afneemt.

Lees het artikel :

De afgelopen dagen hebben kijkers van "Quotidien" misschien de komst van Air France Holidays opgemerkt als nieuwe sponsor van het programma. **Air France doet er alles aan om bekendheid te geven aan zijn "dynamische pakketten", die een vlucht en een hotelovernachting omvatten.** Deze zullen geldig zijn voor "meer dan 400 bestemmingen tegen zeer aantrekkelijke tarieven, die het hele jaar door toegankelijk zijn", aldus een persbericht.

Het aanbod, dat sinds de zomer wordt getest en volgt op de "Air France Collection" privéverkoop die in 2017 werd gelanceerd, is bedoeld om verschillende doelstellingen te verwezenlijken. "Enerzijds zien we de vraag van Fransen naar reizen op maat toenemen. Ten tweede willen we een product ontwikkelen in een segment dat onze kernactiviteiten aanvult", legt Bouchra Kaabouz, hoofd commerciële strategie bij Air France-KLM, uit.

Een aanbod dat Transavia al heeft voorgesteld

Het is een manier voor het bedrijf om zijn speelveld te verbreden en zijn aanbod te versterken in een ultracompetitieve reismarkt. **Geconfronteerd met platforms als Kayak, Liligo en Opodo, en zelfs de giganten Booking en Expedia, zijn luchtvaartmaatschappijen geneigd om verder te gaan dan alleen het verkopen van vliegtickets.** Emirates, Turkish Airlines en Qatar Airways, om er maar een paar te noemen, bieden al vlucht + hotel combinaties aan.

In tegenstelling tot Ryanair, dat het idee heeft laten varen, is de pakketreisaanbieder die easyJet in 2022 lanceerde een doorslaand succes, goed voor bijna een derde van de winst. Transavia, de lagekostendochter van Air France-

KLM, heeft ook een eigen dienst gelanceerd vanaf 2021 en verdrievoudigde haar omzet in dit segment vorig jaar, volgens Bouchra Kaabouz. **Air France** hoopt dit voorbeeld te volgen en **heeft zichzelf ten doel gesteld haar omzet te verdubbelen in 2025 en te verzesvoudigen in 2029.**

Air France "is geen reisbureau".

Ondanks de schijn, "**zijn we geen reisbureau**, we hebben niet de status van een reisbureau", verzekert de manager. Net als Transavia **heeft Air France de krachten gebundeld met PerfectStay, een touroperator die op white label-basis samenwerkt met verschillende luchtvaartmaatschappijen.** Haar eigen partner is HBX, die een inventaris van eersteklas hotels (van 3 tot 5 sterren) tegen de beste tarieven aanbiedt.

Toch is deze lancering met al zijn pracht en praal niet zonder spanningen onder reisagenten. "Ieder zijn vak", moppert een leidinggevende uit de branche.

(...)



VOUS MÉRITEZ DE BONNES VACANCES.

AIRFRANCE / holidays
OFFRES IRRÉSISTIBLES VOL+HÔTEL

holidays.airfrance.fr

> AFI KLM E&M stelt reserveonderdelen voor Leap zeker nu de productie toeneemt

(bron Luchtvaartweek) 10 januari 2025

Mijn commentaar: Dit is heel goed nieuws voor onze engineering- en onderhoudsactiviteiten.

De vliegtuigorders die de afgelopen jaren bij Airbus zijn geplaatst (A220, A320,

A350) hebben het gemakkelijk gemaakt om deze overeenkomst te sluiten voor de levering van CFM Leap reservemotoren.

Lees het artikel :

AFI KLM E&M is verheugd over de toekenning van 10 reserve CFM Leap 1A en 1B motoren in een tijd waarin supply chains en time-to-service onder druk staan.

In een interview met Aviation Week Network's Engine Yearbook eind vorig jaar, merkte motorverhuurder ELFC president Richard Hough op dat **de vraag naar Leap en Pratt & Whitney geared turbofan (GTF) vervangingsmotoren zo hoog was dat vliegtuigverhuurders bijna net zoveel konden verdienen aan het verwijderen en leasen van motoren uit Airbus A320neo en Boeing 737 MAX vliegtuigen als aan het leasen van het vliegtuig als geheel.**

"Leasetarieven voor GTF- en CFM Leap-motoren van Pratt & Whitney zijn meer dan \$ 200.000 per maand, meer dan het dubbele van de tarieven voor de vorige generatie motoren, maar je moet er rekening mee houden dat **het kopen van deze motoren als reserveonderdelen meer dan \$ 20 miljoen kost,**" zei hij.

"De kortingen die gelden voor vliegtuigaankopen gelden niet voor reservemotoren en gezien het huidige niveau van de vraag is er weinig of geen korting op de catalogusprijs," voegde de heer Hough eraan toe.

(...)

Als onderdeel van de nieuwe aankoopovereenkomst van AFI KLM E&M, die op 9 januari werd aangekondigd, zal CFM dit jaar de eerste reservemotor leveren aan de klanten van Leap Premier MRO's luchtvaartmaatschappij.

Met deze uitbreiding van de levering van motoren kunnen we nog meer flexibiliteit en betrouwbaarheid bieden om te voldoen aan de behoeften van luchtvaartmaatschappijen die wereldwijd met CFM-motoren vliegen", zegt **Anne Brachet, executive vice president van AFI KLM E&M. "Onze klanten kunnen erop rekenen dat we de juiste motor voor de juiste klus leveren. Onze klanten kunnen op ons rekenen om hen te helpen hun doelen te bereiken. "Onze klanten kunnen erop rekenen dat wij hen de allerbeste expertise op het gebied van motoronderhoud en logistieke ondersteuning bieden.**

> [Delta Airlines mikt op recordwinst in 100 jaar geschiedenis](#)

(bron Reuters) 10 januari 2025

Mijn commentaar: ik sprak onlangs met mijn voorganger, Christian Magne. Hij herinnerde me eraan dat Delta Air Lines er in 2005 zo slecht aan toe was dat Air France was benaderd om 500 miljoen dollar te investeren in zijn historische partner.

Op dat moment vroegen Delta en Northwest faillissementsbescherming aan in de Verenigde Staten (). Delta en Northwest waren toen volwaardige leden van SkyTeam.

Air France en Delta enerzijds en KLM en Northwest anderzijds voerden codesharevluchten uit.

Opmerking: Air France was een jaar eerder gefuseerd met KLM.

Dertien jaar later, in 2018, schoot Delta de Frans-Nederlandse groep te hulp door 375 miljoen euro te investeren om 10% van het kapitaal over te nemen.

Vandaag voorspelt Delta Air Lines recordwinsten (6 miljard dollar), terwijl Air France-KLM zijn aandelenkoers ziet kelderen.

Desondanks houdt de Franse regering voet bij stuk en overweegt ze om haar vlaggenschip, de luchtvaartmaatschappij ...

Lees het artikel :

Delta Airlines zei vrijdag dat het verwacht dat 2025 het meest winstgevende jaar in haar 100-jarige geschiedenis zal worden, dankzij de sterke vraag naar haar premium tickets en het verbeterde prijszettingsvermogen in de sector.

(...)

Voor het hele jaar verwacht Delta Airlines een winst van meer dan 7,35 dollar per aandeel, vergeleken met de verwachtingen van analisten van 7,22 dollar per aandeel, volgens gegevens van LSEG. De groep heeft voor 2024 een aangepaste winst van 6,16 dollar per aandeel voorspeld.

"Bij het ingaan van 2025 verwachten we dat de sterke vraag naar reizen zal aanhouden omdat consumenten steeds meer op zoek gaan naar de premium producten en ervaringen die Delta biedt", aldus chief executive Ed Bastian.

De inkomsten uit 'Premium' tickets, de verbeterde economy class van de luchtvaartmaatschappij, groeien sneller dan de traditionele economy tickets en zullen deze naar verwachting overtreffen in 2027.

(...)

De scherpe daling van het aantal zitplaatsen op de binnenlandse markt, waar luchtvaartmaatschappijen afgelopen zomer last van hadden, heeft de ticketprijzen opgedreven en de winstvooruitzichten van de sector versterkt.

(...)

Analisten uit de sector zijn optimistisch over Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen vanwege hun capaciteitsdiscipline. Analisten van JP Morgan hebben het over een "nieuwe gouden eeuw" voor de sector.

(...)

> **Vliegtuigleasemaatschappij Avolon schat dat de leveringsproblemen een decennium zullen duren**

(bron Reuters) 10 januari 2025

***Mijn commentaar:** Al een paar weken uit ik mijn scepsis wanneer de specialisten aankondigen dat er in 2026 geen problemen meer zullen zijn met de levering van reserveonderdelen.*

Avolon, de grootste vliegtuigleasemaatschappij, heeft het over tien jaar!

Als deze hypothese waar blijkt te zijn, zou dat een moeilijke periode inluiden voor luchtvaartmaatschappijen.

Hun expansie zou beperkt zijn, tot grote ergernis van investeerders, maar het zou een positieve impact hebben op de CO2-uitstoot.

Lees het artikel :

Het aanhoudende **productietekort van vliegtuigbouwers zal de dynamiek van vraag en aanbod**, die de winsten van luchtvaartmaatschappijen en leasemaatschappijen aanstuurt, **nog minstens tien jaar in stand houden**, zei het hoofd van 's werelds op één na grootste vliegtuigleasemaatschappij Avolon vrijdag.

Vliegtuigfabrikanten en toeleveranciers hebben moeite om het post-pandemische reisherstel bij te benen door stijgende kosten en tekorten aan arbeidskrachten en onderdelen, problemen die werden verergerd door de veiligheidsproblemen bij Boeing en de staking van het personeel vorig jaar.

Het jaarlijkse vooruitzichtenrapport van Avolon voorspelt dat het netto-inkomen van luchtvaartmaatschappijen met 16% zal stijgen tot meer dan \$36 miljard in 2025, dankzij lage brandstofprijzen, hoge inkomsten en het feit dat het tekort aan vliegtuigen hen in staat heeft gesteld om prioriteit te geven aan de meest winstgevende routes.

"Dit productietekort ondersteunt het evenwicht tussen vraag en aanbod, niet

alleen voor de komende drie of vier jaar, maar voor minstens nog een decennium," vertelde Andy Cronin, CEO van Avolon, aan Reuters.

(...)

De in Dublin gevestigde leasemaatschappij zei dat Boeing en haar belangrijkste rivaal Airbus moeite zullen blijven hebben om hun doelstellingen voor productiegroei te halen, ondanks de toenemende leveringen.

Avolon, dat een dochteronderneming is van het Chinese Bohai Leasing Co Ltd, voorspelde ook dat de orders van Chinese bedrijven sterk zouden stijgen tot 800 vliegtuigen tegen 2025, als gevolg van de groeiende vraag naar reizen en de noodzaak om een verouderende vloot te vervangen.

Hoewel het Avolon rapport de luchtvaartvooruitzichten voor 2025 robuust noemt, **merkt het ook op dat economische cycli meestal vier tot zes jaar duren en dat de huidige cyclus al in het vierde of vijfde jaar zit, met een vertragende groei in Europa.**

(...)

> Duurzame brandstoffen: Verso Energy klaar om 50% van de luchtvaartbehoefte te dekken

(bron La Tribune) 9 januari 2025

Mijn commentaar: Laten we beginnen met een korte herinnering aan de Europese beperkingen met betrekking tot het koolstofvrij maken van de luchtvaart.

Tegen 2025 moeten brandstofleveranciers ten minste 2% duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) opnemen in hun leveringen aan Europese luchthavens. SAF wordt gemengd met paraffine, geïnjecteerd in de brandstofsyste men van luchthavens en zonder onderscheid aan vliegtuigen geleverd.

De brandstof die Air France gebruikt bij vertrek uit Frankrijk bevat al een verplicht aandeel duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Air France streeft ernaar om in 2030 wereldwijd ten minste 10% van deze brandstoffen te gebruiken, waarmee het de doelstellingen van de Franse en Europese routekaarten zou overtreffen (6% op Europees niveau).

Er zijn twee soorten nieuwe brandstoffen

1. Biobrandstoffen van de 2e generatie, afgeleid van biomassa - met name

afgewerkte olie of landbouwafval - die niet concurreren met voedselgewassen.

2. 2. Synthetische brandstoffen - ook bekend als "power-to-liquid" of "e-fuels", gemaakt van CO₂ uit de atmosfeer en waterstof gewonnen uit water met behulp van energie die koolstofarm moet zijn.

Ga voor meer informatie over dit onderwerp naar de [bedrijfswebsite van Air France](#).

Wat betreft de fabriek die Verso Energy wil opzetten, zijn er nog veel fasen te doorlopen en succes is nog lang niet verzekerd.

Eén belangrijke vraag blijft: wie zal profiteren van het koolstofkrediet dat wordt gegenereerd?

Zal het worden toegewezen aan de papier- en kartonfabriek VP, waarvan de biomassaketel CO₂ uitstoot, aan de luchtvaartmaatschappijen die de door de fabriek geproduceerde e-fuel gebruiken, of zal het koolstofkrediet 50/50 worden verdeeld?

Hoe dan ook, de CO₂ 'besparingen' kunnen maar één keer worden geteld.

Lees het artikel :

Tegen 2030 moeten luchtvaartmaatschappijen die op Europa vliegen 1,2% e-saf-brandstof in hun brandstoftanks hebben. Dit percentage zal stijgen tot 35% in 2050.

Het aftellen is begonnen voor de toepassing van de nieuwe Europese ReFuelUE luchtvaartverordening, die luchtvaartmaatschappijen een paar grijze haren bezorgt. Sinds 1 januari zijn luchtvaartmaatschappijen die op het oude continent vliegen verplicht om minstens 2% duurzame vliegtuigbrandstof (bekend als Saf of Sustainable Aviation Fuels) in de brandstoftanks van hun vliegtuigen te verwerken.

In 2030 zal dit percentage stijgen naar 6% en zal een klein deel (1,2% om precies te zijn) e-Saf moeten bevatten. Met andere woorden: een nieuwe generatie synthetische brandstof uit hernieuwbare energiebronnen.

Het probleem is dat deze "groene" e-kerosine, gemaakt van een combinatie van waterstof en CO₂, nog niet beschikbaar is in Europa. **Van de ongeveer twintig industriële projecten in de EU zijn er slechts een handvol doorgedrongen tot de uiteindelijke investeringsbeslissing, en geen enkel in Frankrijk.**

Tegen deze gespannen achtergrond heeft de in Parijs gevestigde **Verso Energy** groep onlangs aangekondigd dat het van plan is €1,3 miljard te investeren

(waarvan een derde uit eigen middelen) om een e-Saf productie-eenheid nabij Rouen te bouwen met een capaciteit van 81.000 ton per jaar. Dit zal "tegen 2030 in de helft van de behoeften van Frankrijk voorzien", aldus Antoine Huard, CEO en medeoprichter van het bedrijf.

Een locatie die "aan alle voorwaarden voldoet

Als het project doorgaat, zou het "de eerste in Frankrijk kunnen zijn die het daglicht ziet", zegt Huard. Praktisch gezien wordt het industriële complex dat Verso Energy voor ogen heeft, verdeeld in twee eenheden die ongeveer vijftien kilometer uit elkaar liggen. De eerste installatie, een CO₂-afvanginstallatie, zal worden geïnstalleerd aan de uitgang van de biomassaketel van de papier- en kartonfabriek VPK in Alizay, Eure.

Het kooldioxide, dat wordt opgevangen met een snelheid van 350 kiloton per jaar, zal vervolgens worden doorgevoerd naar het terrein van de voormalige Petroplus-raffinaderij in Petit-Couronne (Seine-Maritime), waar een dubbele installatie zal worden gebouwd voor de productie van waterstof door elektrolyse en synthetische e-kerosine. Het project belooft 250 directe en indirecte banen te creëren (800 tijdens de bouwfase).

De locatie is niet willekeurig gekozen. Het wordt begrensd door de Seine en bediend door het drukke verkeersnetwerk van RTE en kan - mits enkele versterkingen - het water en de elektronen leveren die nodig zijn om waterstof te produceren. Niet bepaald een detail voor Victor Levy Frebault, de ontwikkelingsdirecteur van de Groep. Het duurt soms tien jaar om een nieuwe elektrische verbinding van dit vermogen te voltooiën", geeft hij aan. Hier kunnen we snel gaan.

Maar dit zijn niet de enige troeven van de voormalige Petroplus-site. De site ligt ook in de buurt van een aantal brandstofopslagplaatsen (met name die van Rubis en de alliantie Bolloré/TotalEnergies). En vooral de Trapil-pijpleiding die paraffine vervoert naar de Parijse luchthavens. "De locatie voldoet aan alle eisen voor een 21e-eeuws project als het onze," vat projectmanager Camille Petit samen.

Groen licht hopelijk medio 2026

Het enige dat de Groep nog moet doen, is de openbare raadpleging doorlopen, die volgende week van start gaat, en **vervolgens de fase van het verkrijgen van een bouwvergunning, hopelijk medio 2026**, waarbij de fabriek eind 2029 operationeel zou moeten zijn. Wat de financiering betreft, is Antoine Huard vol vertrouwen. Als ik hem zo hoor, heeft de Groep de middelen om zijn ambities waar te maken.

(...)

Beurs persoverzicht

> Air France - KLM bereikt historisch dieptepunt, een koopkans of nog te vroeg?

(bron abcbourse) 13 januari 2025

Mijn commentaar: De aandelenkoers van €7,2 waardeert Air France-KLM op €1,9 miljard.

Zelfs als we rekening moeten houden met de verschillen in hun schuld niveaus, is er een wereld van verschil met de waarderingen van :

- Lufthansa (€ 6,7 miljard),
- IAG (€22 miljard),
- Delta Air Lines (€41 miljard),
- EasyJet (€4,5 miljard),
- Ryanair (€22 miljard).

Lees het artikel :

De aandelenkoers van Air France is zojuist gezakt naar een historisch dieptepunt van €7,17, een niveau dat al enkele weken onder druk stond.

De aandelenkoers keldert nu richting het onbekende nu **verschillende brokers hun koersdoel voor de Franse luchtvaartmaatschappij hebben verlaagd. Oddo BHF heeft zijn koersdoel verlaagd van €10 naar €9**, terwijl analisten bij Citi het aandeel in dezelfde mate hebben verlaagd, van €10 naar €9,50. Deze koersdoelen liggen nog steeds ruim boven de huidige aandelenkoers, maar het is het onderliggende momentum dat telt en het is een verkopersmarkt zonder veel tegenpartijen om te kopen. **De aandelenkoers daalt erg gemakkelijk en wordt niet veel verdedigd, wat een teken is dat kopers zich nog niet haasten om in het aandeel te stappen ondanks de vrij scherpe daling. De context voor de groep is niet zo alarmerend, maar de markt heeft anders beslist.**

Op korte termijn is de stemming zwaar en zijn we nog niet in de oversoldzone van de RSI-indicator beland. Er is dus nog een beetje ruimte voor een bearish overdrijving, waardoor we een klein speculatief ticket zouden kunnen nemen rond de zeven euro en kunnen profiteren van een situatie met een korting ten opzichte van de sectorgenoten.

Sterke punten van Air France

Air France geniet een sterke merkbekendheid op de wereldwijde luchtvervoersmarkt, vooral in Europa en Azië, wat haar vermogen om internationale klanten aan te trekken versterkt.

Als lid van de SkyTeam-alliantie profiteert het bedrijf van aanzienlijke synergieën, met name op het gebied van codesharing, toegang tot strategische hubs en frequent flyer-programma's, wat de concurrentiepositie versterkt.

Dankzij haar gemoderniseerde vloot met zuinigere vliegtuigen kan Air France haar exploitatiekosten op de lange termijn verlagen en tegelijkertijd voldoen aan de toenemende verwachtingen van consumenten op het gebied van milieueffecten.

De zwakke punten van Air France

De grote afhankelijkheid van Air France van vaste kosten, zoals hoge loonkosten en infrastructuuruitgaven, beperkt haar financiële flexibiliteit in het geval van een economische neergang of een daling van de vraag.

De gevoeligheid van haar activiteiten voor schommelingen in brandstof- en valutaprijzen stelt het bedrijf bloot aan een grotere volatiliteit van de operationele marges, ondanks de gebruikte hedgingstrategieën.

De hevige concurrentie van lagekostenmaatschappijen op de Europese markt en van maatschappijen uit de Golfstaten op langeafstandsroutes blijft wegen op het marktaandeel en de tarieven.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 10 januari op **7,274 euro**. Over de hele week is het **sterk gedaald (-4,34%)**.

Het stond op 1 januari 2024 op 13,60 euro en op 1 juli 2024 op 8,23 euro.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor AF-KLM aandelen is 10,07 euro (het was 17,50 euro begin januari 2024). 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: In de afgelopen weken is de aandelenkoers relatief stabiel gebleven.

De afgelopen twee weken is de koers gedaald naar een historisch dieptepunt.

Voor een poging tot verklaring verwijs ik naar de hierboven geciteerde beurspers.

> **Brandstofprijzen deze**

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+\$4) naar \$96. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$80 per vat.

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

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

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.

U kunt mij al uw 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

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

(De bestaansreden van Air France-KLM)

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

.