

De luchtvaartsector doorstaat de turbulentie en stimuleert de Franse industrie



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1028, 11 augustus 2025

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

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](#) 

De wekelijkse nieuwsbrief

Samenvatting :

De luchtvaartsector doorstaat de turbulentie en stimuleert de Franse industrie

KLM en piloten bereiken compromis

Turkish Airlines, de enige luchtvaartmaatschappij in de running om het Spaanse Air Europa over te nemen

CO2-uitstoot: luchtvaartmaatschappijen roepen op tot heroverweging van de EU-doelstellingen voor het koolstofarm maken van de luchtvaart

Air France-KLM: Barclays verhoogt aanbeveling, koersdoel bijna verdubbeld

> De luchtvaartsector doorstaat de turbulentie en stimuleert de Franse industrie

(bron: Les Echos) 9 augustus 2025

Mijn commentaar: de Franse lucht- en ruimtevaart doet het goed. Deze trend zal zich voortzetten, aangezien de sector is vrijgesteld van de belastingverhogingen van Trump.

Lees het artikel :

De luchtvaart, en in het bijzonder Airbus en Safran, blijft de motor achter de groei van de Franse industriële productie. De invoering door Washington van 10% douanerechten op Europese exportproducten in april, die sindsdien zijn opgeheven, heeft blijkbaar geen significante impact gehad.

Safran blijft de Franse kampioen van de sector in termen van financiële prestaties, met een omzet, aangedreven door vliegtuigmotoren en reserveonderdelen, die met 13,2% steeg tot €14,7969 miljard en een bedrijfsresultaat dat met 27,2% steeg tot €2,51 miljard. Dit vertegenwoordigt een marge van 17%.

Aan de andere kant **wordt Airbus nog steeds gestraft door vertragingen bij de levering van zijn belangrijkste leveranciers van luchtvaartapparatuur, waaronder Safran voor CFM-vliegtuigmotoren.** De vliegtuigbouwer kon in de eerste helft van het jaar slechts 306 vliegtuigen leveren, tegenover 323 in dezelfde periode vorig jaar, en de halfjaaronzet daalde met 2% tot €20,8 miljard, wat een rem zette op de groei van de groep (€29,6 miljard). De EBITDA voor de vliegtuigdivisie daalde ook met 38%, tot €1,231 miljard, als gevolg van de extra kosten in verband met deze late leveringen. De cash burn van de Groep verdrievoudigde tot €1,6 miljard.

Deze daling werd echter gecompenseerd door het sterke herstel in de Defence & Space divisie. De nettowinst van de Groep verdubbelde bijna in de eerste helft tot €1,525 miljard. Airbus handhaafde ook zijn leveringsverwachtingen voor 2025 (820 vliegtuigen tegenover 766 in 2024) en hoopt voor het einde van het jaar de ontbrekende motoren te ontvangen voor zestig vliegtuigen die al geassembleerd zijn.

Aan de andere kant van de luchtvaartketen **blijven Air France-KLM en alle luchtvaartmaatschappijen profiteren van de sterke vraag naar luchtvervoer in combinatie met goedkope olie.** In het geval van Air France wordt deze wind van verandering versterkt door de hogere positionering van sommige vrijetijdsklanten, die de economy class hebben verruild voor de premium of business class, en door een vleiende vergelijking met de teleurstellende resultaten voor de zomer van 2024, die werden beïnvloed door de Parijse Spelen.

Hierdoor kon de Air France-KLM-groep (...) een marge van 8,7% rapporteren, wat zelden voorkomt bij Air France-KLM.

> Air France-KLM: een compromis bereikt tussen KLM en de piloten

(bron Zonebourse) 6 augustus 2025

Mijn commentaar: De jaarlijkse loononderhandelingen bij KLM zijn dit jaar gespannen.

Geconfronteerd met een fragiele financiële situatie heeft het management een bevriezing van de lonen aangekondigd en wil het het aantal vluchten verhogen om de rekeningen om te buigen.

Tegen deze achtergrond heeft de pilotenvakbond VNV een akkoord bereikt, samengevat in het artikel. In het verleden werd al eens een soortgelijke regeling toegepast, waardoor piloten een extra dag moesten werken. "Deze maatregel was toen permanent en is in de loop der jaren belastend geworden. Dit keer hebben we afgesproken dat de inspanning tijdelijk zou blijven", legt een KLM-directeur uit.

Om het tekort aan piloten op te vangen zijn er andere maatregelen gepland: verplichte simulatortrainingen en examens zullen in het weekend kunnen worden gehouden.

Er blijven echter spanningen, vooral met het grondpersoneel. De vakbond FNV, die stakingsacties had aangekondigd, heeft zijn acties in juli opgeschort tot na de zomervakantie.

Lees het artikel :

KLM, een dochteronderneming van de Air France-KLM groep, kondigde woensdag aan dat het een akkoord heeft bereikt met de Nederlandse pilotenvakbond VNV, wat zal leiden tot een verhoging van hun werkdruk maar ook van de voordelen die ze ontvangen.

Als onderdeel van deze overeenkomst zullen KLM-piloten ermee instemmen een extra dag per maand te werken tijdens het zomerseizoen van 2026. Tegelijkertijd kan de luchtvaartmaatschappij één extra werkdag per kwartaal inplannen tijdens hun weekenden.

De luchtvaartmaatschappij zegt te verwachten dat deze veranderingen de zaken een impuls zullen geven: er zijn meer dan 10.000 extra vluchten voorzien als gevolg van dit compromis, waardoor KLM miljoenen passagiers meer zou moeten kunnen vervoeren.

Dit zou de komende jaren een stevige impuls moeten geven aan de inkomsten van de luchtvaartmaatschappij, terwijl de doelstelling van duurzame en stabiele operationele prestaties wordt nagestreefd.

Deze overeenkomst komt op een moment dat KLM haar omzet in de eerste helft van het jaar heeft zien stijgen, maar er niet in is geslaagd winst te maken vanwege de hoge kosten.

In ruil voor deze toezegging krijgen piloten een passende compensatie. Zo zal het huidige programma, waarbij ze één keer per jaar tegen een gereduceerd tarief kunnen reizen, worden voortgezet.

Dit voorlopige akkoord moet in september nog ter stemming worden voorgelegd aan de leden van de VNV-vakbond.

> Turkish Airlines, de enige gegadigde voor de overname van het Spaanse Air Europa

(bron Les Echos) 8 augustus 2025

Mijn commentaar: Na IAG en Air France-KLM is het nu de beurt aan Lufthansa om de handdoek in de ring te gooien.

De Duitse luchtvaartmaatschappij vindt de eisen van de familie Hidalgo, de grootste aandeelhouder van Air Europa, ook buitensporig.

Ter herinnering: Air Europa kampt met een zware schuldenlast, met name door de leningen met een garantie van de Spaanse staat die het bedrijf ontving tijdens de COVID-19 pandemie.

De totale schulden van de luchtvaartmaatschappij bedragen bijna 563 miljoen euro, verdeeld over een lening van 475 miljoen euro van het Spaanse staatsinvesteringsfonds SEPI (looptijd tot november 2026) en een lening van 88 miljoen euro van de openbare kredietbank ICO (looptijd tot 2028).

Lees het artikel :

Na geflirt te hebben met IAG, Lufthansa en Air France-KLM, zou Air Europa wel eens in de armen van Turkish Airlines kunnen vallen. De Turkse

maatschappij heeft haar intentie bevestigd om een bod uit te brengen op een belang van 25% in de Spaanse luchtvaartmaatschappij, die sterk aanwezig is op de luchthaven van Madrid-Barajas en op de Latijns-Amerikaanse markt.

In een op donderdag gepubliceerd persbericht zei Turkish Airlines dat het "niet-bindende gesprekken voerde om een potentiële investeringsmogelijkheid in Air Europa Holding te evalueren". **De raad van bestuur van Turkish Airlines heeft echter nog geen precies en gekwantificeerd bod goedgekeurd. Dit laat de uitkomst van de "besprekingen" relatief onzeker.**

Vóór Turkish Airlines zag de IAG-groep (British Airways-Iberia), die nog steeds een belang van 20% in Air Europa heeft, zich gedwongen af te zien van zijn bod om de controle over de maatschappij te verwerven, vanwege de voorwaarden die de Europese Commissie had opgelegd om de concurrentie op de Spaanse markt te vrijwaren. Air France-KLM en Lufthansa hebben vervolgens de Spaanse luchtvaartmaatschappij benaderd.

Maar eind juli, na lange onderhandelingen met de familie Hidalgo, eigenaars van Air Europa, kondigde Air France-KLM aan dat het de handdoek in de ring gooide, omdat het niet tot een akkoord kwam over de prijs. Volgens de Spaanse pers had Air France-KLM een bod gedaan van 300 miljoen euro voor 51% van het kapitaal, terwijl de aandeelhouders van Air Europa een miljard euro eisten. Vorige week was het de beurt aan Lufthansa om de onderhandelingstafel te verlaten.

Zelfs als het beperkt blijft tot een minderheidsbelang, zou **een dergelijke externe groei-operatie een grote primeur zijn voor de Turkse luchtvaartmaatschappij.** Met uitzondering van een voormalig belang in de chartermaatschappij Sun Express, in samenwerking met Lufthansa, heeft Turkish zich tot nu toe geconcentreerd op haar organische groei, ondersteund door enorme vliegtuigorders.

In haar persbericht rechtvaardigt Turkish haar interesse door "het complementaire karakter van het wereldwijde netwerk van Turkish Airlines en de sterke aanwezigheid van Air Europa op het Iberisch schiereiland en in Latijns-Amerika", zowel in het passagiers- als in het vrachtsegment, waardoor een "versnelde en grootschalige groei in de Latijns-Amerikaanse markt" en een "grotere regionale operationele diversificatie" mogelijk wordt.

De overname van Air Europa zou Air Europa in staat stellen om het obstakel van verkeersrechten te omzeilen en zijn netten uit te breiden naar een markt - Latijns-Amerika - die op dit moment een van de meest dynamische is en waarvoor zijn hub in Istanbul niet de best geplaatste is.

Naast de eisen van de aandeelhouders van Air Europa, kan Turkish Airlines

echter verwachten dat haar belangrijkste Europese concurrenten en de Europese Commissie haar taak er niet gemakkelijker op zullen maken. De hoofden van Air France-KLM, IAG en Lufthansa hebben Brussel al meer dan eens gevraagd om de ambities van Turkish Airlines in Europa aan banden te leggen.

> CO2-uitstoot: luchtvaartmaatschappijen roepen op tot een heroverweging van de EU-doelstellingen voor het koolstofarm maken van de economie

(bron: Le Monde) 5 augustus 2025

***Mijn commentaar:** Europese luchtvaartmaatschappijen raken steeds meer geïrriteerd, omdat ze de decarbonisatiebeperkingen die Brussel oplegt als een directe bedreiging voor hun concurrentievermogen zien.*

Naarmate de deadline dichterbij komt, wordt één ding duidelijk: de gestelde doelen lijken onhaalbaar.

Als ze falen, moeten vervoerders op het oude continent boetes betalen, terwijl hun niet-Europese rivalen, die niet aan dezelfde regels zijn onderworpen, ongehinderd hun gang kunnen blijven gaan.

Het idee van uniforme regelgeving op wereldschaal is altijd een utopie geweest.

De protectionistische maatregelen die in het Trump-tijdperk zijn genomen, hebben dit vooruitzicht nog kwetsbaarder gemaakt, waardoor elke hoop op een internationale consensus over het terugdringen van de CO2-uitstoot van luchtvaartmaatschappijen is vervlogen.

Lees het artikel :

Het is hard op weg om de luchtvaarthit van deze zomer te worden. Het is een pakkend refrein dat de schaarse en buitensporige kosten aan de kaak stelt van zogenaamde "duurzame" vliegtuigbrandstoffen, CAD, gemaakt van biomassa of gebruikte olie...

Dit melodietje begon te klinken tijdens de Algemene Vergadering van de International Air Transport Association (IATA), die begin juni in New Delhi bijeenkwam. Bij die gelegenheid luidde Willie Walsh, directeur-generaal van de IATA, de noodklok: "In plaats van het gebruik van DAC's te bevorderen, hebben

Europese verplichtingen ze vijf keer zo duur gemaakt als conventionele paraffine", riep hij uit.

Het Europese Refuel EU-plan, dat begin 2025 van kracht werd, verplicht Europese luchtvaartmaatschappijen om tot 2050 geleidelijk DAC's in hun vliegtuigbrandstoftanks te verwerken: 2% vanaf 2025, dan 6% in 2030, 20% in 2035 en 70% in 2050. De bedrijven benadrukken dat **de CAD-productie nog steeds gelijke tred moet houden.** En hoewel de productie tegen 2025 naar verwachting opnieuw zal verdubbelen tot 2 miljoen ton, zal dit slechts goed zijn voor 0,7% van het jaarlijkse wereldwijde verbruik van vliegtuigbrandstof.

Erger nog, volgens een studie van de Europese luchtvaartlobby Airlines for Europe **ligt de huidige CAD-productie 30% onder het niveau dat nodig is om de doelstelling voor 2030 te halen.** "Ik zie niet in hoe we op korte termijn genoeg duurzame vliegtuigbrandstof zullen hebben om de doelstelling te halen," verklaarde de heer Walsh nogmaals in een interview met een dagblad in Singapore op 16 juli.

Om deze impasse te doorbreken, vindt de heer Walsh dat "met name de Europese Unie de doelen die zij heeft gesteld opnieuw moet beoordelen". De luchtvaartmaatschappijen willen een versoepeling van hun verplichtingen op het gebied van decarbonisatie. Deze eis is een echo van de eis die autofabrikanten onlangs kregen voor de berekening van hun inspanningen om hun productie koolstofarm te maken. Na intensief lobbyen zullen eventuele boetes niet langer gebaseerd zijn op de jaarlijkse autoverkoop, maar worden uitgevlakt over drie jaar.

Dit is een maas in de wet die de luchtvaartindustrie graag wil benutten. **De eisen van de sector zorgen ervoor dat milieuactivisten op en neer springen. Ze zijn "niet gebaseerd op wetenschappelijk bewijs maar op politiek opportunisme", zegt Jérôme du Boucher, hoofd luchtvaart in Frankrijk voor de NGO Transport & Environnement (T&E). Hij onderstreept hun onwil.** "Er zijn Europese CAD-producenten die de ontwikkeling van projecten hebben opgegeven omdat ze niet genoeg kopers konden vinden", stelt de T&E-functionaris.

In feite zijn bedrijven terughoudend om groene brandstoffen te kopen. Veel te duur in hun ogen. "CAD's zijn nog steeds drie tot vier keer duurder dan conventionele paraffine", zegt Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM. Voor Luis Gallego, CEO van de IAG Group en nieuwe voorzitter van de raad van bestuur van de International Air Transport Association, "is de enige oplossing om de doelstelling voor 2030 uit te stellen".

Om tegen 2050 koolstofneutraliteit te bereiken, schat IATA dat de investering die nodig is om CAD-productie- en distributiesystemen te ontwikkelen in de komende 25 jaar 4.700 miljard dollar (ongeveer 4.012 miljard euro) zal bedragen. Ter

vergelijking: in 2025, opnieuw volgens IATA, zouden luchtvaartmaatschappijen samen een nettowinst van 36 miljard dollar moeten hebben. En de brandstofkosten, die worden geschat op 25% van de vaste kosten van een luchtvaartmaatschappij, zouden kunnen pieken tot 36%. Passagiers zullen natuurlijk uiteindelijk de prijs moeten betalen, met hogere ticketprijzen.

Beursblik

> Air France-KLM: Barclays verhoogt aanbeveling, koersdoel bijna verdubbeld

(bron Zonebourse) 4 augustus 2025

Mijn commentaar: Na de publicatie van goede halfjaarresultaten door de Air France-KLM groep hebben verschillende analisten hun koersdoelen verhoogd:

- Barclays verhoogde zijn koersdoel van €5,4 naar €10,5
- Berstein verhoogde zijn koersdoel van €9,0 naar €12,0
- Deutsche Bank verhoogde van €10,0 naar €12,0
- UBS steeg van €7,45 naar €14,25

De aandelen van Air France-KLM zijn in een week tijd met meer dan 20% gestegen. Sinds eind april is het met 80% gestegen.

Lees het artikel :

Barclays kondigde maandag aan dat het zijn advies voor Air France-KLM heeft verhoogd van 'onderwogen' naar 'in lijn gewogen', waarbij het koersdoel bijna is verdubbeld, van €5,4 naar €10,5.

De analist onderbouwt zijn upgrade met de verbeterde vooruitzichten voor de inkomsten per passagier voor 2025 en wijst erop dat een stijging van de inkomsten met slechts 1% een stijging van het bedrijfsresultaat met bijna 30% mogelijk zou maken, een 'aanzienlijke' impact voor een groep waarvan de marges structureel zwak blijven.

Volgens hem **profiteert Air France optimaal van de sterke vraag op de markt voor premium vakantie-reizen** en profiteert het nu van gunstigere vergelijkingscijfers na het eenmalige effect van de Olympische Spelen van 2024.

KLM daarentegen maakt een periode van turbulentie door als gevolg van de stijging van de heffingen op Schiphol met 40%, terwijl low-cost carrier Transavia te kampen heeft met zowel moeilijke omstandigheden in Nederland als de impact van geopolitieke instabiliteit in het Midden-Oosten, stelt de tussenpersoon gematigd.

Barclays zegt het plan om SAS in de groep te integreren toe te juichen, mits de mededingingsautoriteiten groen licht geven, maar **waarschuwt dat de schuld die is geërfd van de overheidssteun die tijdens de pandemie is verkregen, een last is voor de aandelenkoers, in de wetenschap dat het enige tijd zal duren voordat deze volledig is terugbetaald.**

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 8 augustus op **13,44 euro**. In de loop van de week is het **sterk gestegen (+20,86%)**. Op 1 januari 2024 noteerde het aandeel 13,60 euro, op 1 juli 2024 8,23 euro en op 1 januari 2025 7,604 euro. **Sinds het laagste punt van het jaar eind april is de koers met +81% gestegen!**

De gemiddelde analistenkoers (consensus) op 12 maanden voor het AF-KLM aandeel is €9,80, een stijging van €1,2 sinds de bekendmaking van de halfjaarresultaten (begin januari 2024 was de koers €17,50). Het hoogste koersdoel is €14,25, het laagste €5,70.

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

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Hieronder zie je de prestaties van de aandelenkoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: Lees mijn vorige commentaar.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is licht gedaald (-\$1) naar \$89. Het was \$94 eind juni 2023 en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$4) tot \$66 per vat.

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

Mijn commentaar: Olie is de afgelopen drie weken met een aanzienlijke 10% gedaald.

> Beheer van beleggingsfondsen

Als je belegt in een van de FCPE-fondsen van Air France, krijg je aandelen in deze fondsen. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je 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 FCPE's van Air France worden beheerd, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee share ownership](#).

Meer informatie

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij zullen helpen u beter te informeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers.

Tot binnenkort.

[Klik hier](#) voor mijn laatste brieven

Als deze brief u bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen hem ontvangen door [mij 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 vertegenwoordig de werknemers 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 langer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

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

Om mij te contacteren: [Bericht voor François Robardet](#).

11.690 mensen ontvangen dit persoverzicht live