

[Lezen in de browser](#)



I Brief van François Robardet De luchtvaart in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1036 - 08/10/2025

Als u deze pagina niet correct kunt zien, 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 dan deze link](#)



[it is here](#)



[vindt u deze hier](#)

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoudsopgave

Door de belastingen zien de Franse regionale luchthavens hun aanbod aan bestemmingen slinken

De Nederlandse staat moet zich voorbereiden op een nieuw financieel fiasco bij KLM

Boeing en Airbus remmen speculaties over een nieuw vliegtuig met één gangpad af

> Door de belastingen zien Franse regionale luchthavens hun aanbod aan bestemmingen slinken

(bron: Les Echos) 4 oktober 2025

Mijn commentaar: Ja, de belastingverhoging heeft inderdaad een impact gehad op het aantal passagiers op kleine Franse luchthavens. Deze factor alleen verklaart echter niet de daling van het verkeer.

Het groeiende bewustzijn van de milieu-impact van vliegereizen heeft veel Franse reizigers – zowel particulieren als zakenmensen – ertoe aangezet om de trein of bus te verkiezen boven het vliegtuig.

Bovendien wegen ook de moeilijkheden waarmee de wereldwijde luchtvaartindustrie te kampen heeft op de situatie. De crisis bij Boeing, het tekort aan reserveonderdelen en de problemen bij motorfabrikant Pratt & Whitney remmen de groei van de luchtvloot af. Sommige maatschappijen, zoals Ryanair (waarvan de vloot uitsluitend uit Boeing 737's bestaat), ondervinden hier direct de gevolgen van. EasyJet maakt op zijn beurt alleen gebruik van Airbus A320's.

In deze context moet worden erkend dat kleine Franse luchthavens met toenemende moeilijkheden te maken zullen krijgen.

Zijn er te veel luchthavens in Frankrijk?

Een vergelijking met onze Europese burens lijkt erop te wijzen dat dit het geval is. In verhouding tot de bevolking heeft Frankrijk meer luchthavens dan zijn buurlanden:

<i>Land</i>	<i>Luchthavens / miljoen inwoners (≈)</i>
<i>Frankrijk</i>	<i>≈ 0,93 luchthaven / miljoen</i>
<i>Duitsland</i>	<i>≈ 0,49 / miljoen</i>
<i>Italië</i>	<i>≈ 0,59 / miljoen</i>
<i>Spanje</i>	<i>≈ 0,79 / miljoen</i>
<i>Verenigd Koninkrijk</i>	<i>≈ 0,63 / miljoen</i>

Het verschil is nog opvallender wanneer we kijken naar het aantal kleine luchthavens, die tussen de 15.000 en 1 miljoen passagiers per jaar verwerken:

<i>Land</i>	<i>Kleine luchthavens (15k–1M)</i>
<i>Frankrijk</i>	<i>30–40</i>
<i>Duitsland</i>	<i>8–12</i>
<i>Spanje</i>	<i>20–25</i>
<i>Italië</i>	<i>20–25</i>
<i>Verenigd Koninkrijk</i>	<i>15–20</i>

Misschien moet het Franse luchthavennetwerk op termijn worden herzien. Zonder een rationalisering van het aantal kleine luchthavens dreigen veel daarvan te verdwijnen door een gebrek aan passagiers.

Lees het artikel:

Zes maanden na de verdrievoudiging van de solidariteitsheffing op vliegtickets zijn de vrees van professionals in de luchtvaartsector over de gevolgen van deze verhoging in Frankrijk al bewaarheid geworden. Van januari tot eind augustus is het luchtverkeer in Frankrijk slechts met 1,5 % gestegen ten opzichte van 2019, dat als referentiebasis dient, tegenover gemiddeld 4,5 % voor de Europese Unie, volgens cijfers van de Fédération nationale des métiers de l'aviation (FNAM).

Maar de meest zichtbare impact voor vliegtuigpassagiers is de vermindering van het aanbod van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk, met name op binnenlandse routes en op regionale luchthavens. **Van alle grote Europese markten is Frankrijk de enige die deze zomer een bijna-stagnatie van het luchtvaartaanbod heeft gekend (0,2 %) en de enige die een daling van het verkeer (met 1,5 %) op zijn intra-Europese routes heeft geregistreerd.** Met een duidelijke terugval vanaf april, de datum waarop de toeslag op vliegtickets van kracht werd.

Ter herinnering: deze belasting bedraagt 14,8 euro voor een retourvlucht in economy class naar een bestemming in Frankrijk of de Europese Unie, 30 euro voor een retourvlucht naar een "tussenliggende" bestemming " (internationaal en buiten Europa, maar minder dan 5.500 km) en 80 euro voor een retourvlucht naar een verder gelegen bestemming (meer dan 5.500 km), steeds in economy class. Het bedrag verdubbelt in geval van "extra diensten", zoals een "business class".

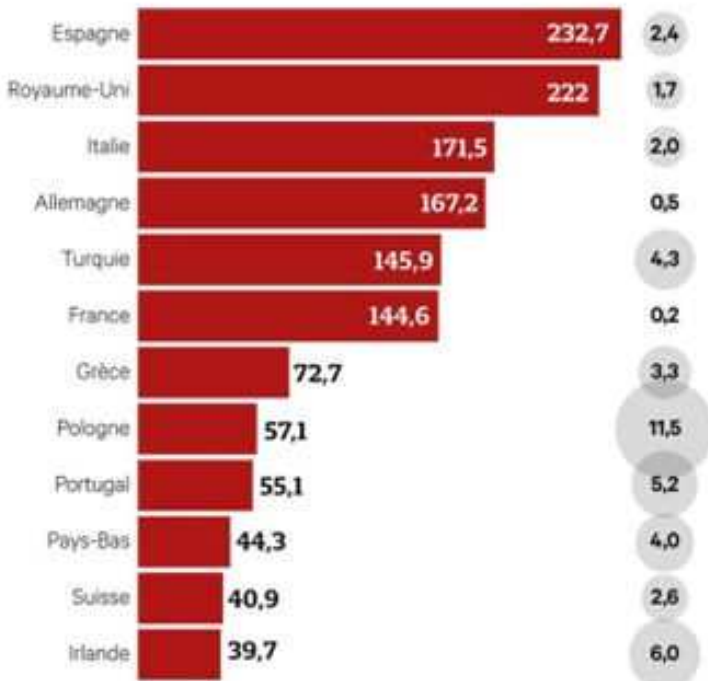
Ryanair heeft zijn dreigement uitgevoerd

"Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die zich dat kunnen veroorloven, hebben hun capaciteit aangepast ten koste van de Franse markt", legt Pascal de Izaguirre, voorzitter van de FNAM en CEO van Corsair, uit. "Het zal deze winter waarschijnlijk nog erger worden, met de inkrimping van het aanbod van Ryanair en andere maatschappijen zoals EasyJet, die hun capaciteit verschuiven van binnenlandse naar intra-Europese vluchten."

L'offre de transport aérien à l'été 2025 en Europe

En millions de sièges offerts

Variation 2025/2024, en %



SOURCE : FNAME



Het meest spectaculaire voorbeeld is inderdaad dat van **Ryanair**. De lowcostmaatschappij, die vaak de belangrijkste of zelfs de enige luchtvaartmaatschappij is op veel regionale luchthavens, **heeft een ongekende vermindering van haar aanbod in Frankrijk aangekondigd, namelijk 11 % tijdens het winterseizoen**. Dat komt neer op 337.870 minder stoelen tussen november en eind maart.

Volgens Ryanair bedraagt de in de begroting voor 2025 vastgestelde toeslag 25 euro per passagier, terwijl de gemiddelde prijs van vluchten, exclusief toeslagen, slechts 45 euro bedraagt. Hierdoor zou het onmogelijk worden om winst te maken op de minder rendabele routes. Ryanair, dat 93 bases in Europa exploiteert, heeft daarom besloten een deel van zijn vliegtuigen elders in te zetten.

Dit zou deze winter leiden tot een quasi-sluiting van de luchthavens van Straatsburg, Bergerac, Vatry en Brive, terwijl andere, zoals Béziers, Clermont-

Ferrand en Poitiers, de helft van hun vluchten zullen verliezen. Ook in Limoges (25,7 %), Nîmes (18,3 %), Lyon (16,7 %), Lille (20,4 %), Lourdes (16,4 %), Biarritz (30,6 %), Carcassonne (38,9 %), La Rochelle (37,4 %), Dole (23,2 %), Perpignan (23,5 %), Nice (33,5 %) en Nantes (10,4 %) worden deze winter dalingen met dubbele cijfers verwacht. Carcassonne (38,9 %), La Rochelle (37,4 %), Dole (23,2 %), Perpignan (23,5 %), Nice (33,5 %), Nantes (10,4 %) ... Zelfs de belangrijkste basis in Beauvais blijft niet gespaard en verliest 76.000 zitplaatsen.

Tegelijkertijd is **Ryanair van plan zijn aanbod met zes miljoen stoelen in totaal uit te breiden, met name met 19,3 % in Polen, 10 % in Italië, 15 % in Ierland, 7,5 % in Duitsland, 6,3 % in het Verenigd Koninkrijk en 6,7 % in Portugal. Alleen Spanje wordt nog harder getroffen dan Frankrijk, om dezelfde fiscale redenen, met het schrappen van vijf luchthavens.**

Luchtvaartverbindingen

Het Iberisch schiereiland behoudt echter een betere luchtvaartconnectiviteit dan Frankrijk. **Volgens de ranglijst van de International Air Transport Association (IATA), die het aanbod van internationale vluchten en bestemmingen in verschillende landen vergelijkt, heeft Frankrijk zijn connectiviteitsniveau van vóór Covid nog steeds niet teruggevonden.** Frankrijk staat nu achter Spanje, maar ook achter Polen, Turkije, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Arabische Emiraten en zelfs Saoedi-Arabië.

"Het is geen daling van de activiteit, **het is een verschuiving van de activiteit**", benadrukt Pascal de Izaguirre. **Als we dit extrapoleren naar het hele jaar, kunnen we het verlies voor Frankrijk schatten op 3,5 miljoen bezoekers en 2,3 miljard euro aan toeristische uitgaven, aldus de directeur van de FNAM.** Dat komt neer op een gederfde inkomsten van ongeveer 850 miljoen euro voor de overheid, wat overeenkomt met de extra belastinginkomsten die verwacht werden door de verhoging van de belasting op vliegtickets. En dat allemaal voor niets!

> De Nederlandse staat moet zich voorbereiden op een nieuw financieel fiasco bij KLM

(bron: SchipholWatch, vertaald met Deepl) 1 oktober 2025

Mijn commentaar: De crisis waarin KLM zich bevindt, is ernstig. Vorige week heb ik uitgelegd dat deze crisis zijn oorsprong vindt in het beleid van de Nederlandse regering tijdens de COVID-periode.

In Frankrijk heeft Air France dankzij de regeling voor langdurige gedeeltelijke werkloosheid (APLD) zijn banen kunnen behouden.

In Nederland daarentegen heeft de aard van de overheidssteun KLM gedwongen om het personeelsbestand in te krimpen om de verliezen te beperken.

Sinds het einde van de gezondheidscrisis heeft KLM ook te maken gehad met de maatregelen voor vluchtbeperkingen op de luchthaven Schiphol Amsterdam en met een sterke stijging van de belastingen en heffingen.

Een van de belangrijkste oorzaken is echter dat KLM moeite heeft om piloten en monteurs aan te werven.

Er is een duidelijk contrast tussen Frankrijk en Nederland op het gebied van werving in de luchtvaart. Enerzijds profiteert Frankrijk van een echt luchtvaartecosysteem, dat divers en aantrekkelijk is; anderzijds blijft de Nederlandse markt geconcentreerd rond een beperkt aantal spelers.

In Frankrijk hebben piloten en monteurs een breed scala aan carrièremogelijkheden. Naast Air France en Transavia France werven verschillende maatschappijen, zoals easyJet Europe, Corsair, French Bee en ASL Airlines, regelmatig personeel. Het land heeft ook een krachtig industrieel netwerk: Airbus, Safran, Dassault Aviation, ATR en Thales zijn allemaal groepen die carrières aanbieden in onderhoud, ontwerp of luchtvaartproductie.

Deze diversiteit aan werkgevers zorgt voor een dynamisch aanbod en bevordert de professionele mobiliteit.

Gespecialiseerde scholen, zoals ENAC, IPSA en ESMA, onderhouden overigens nauwe banden met deze spelers en dragen ertoe bij dat elk jaar honderden technici en piloten worden opgeleid die klaar zijn om de arbeidsmarkt te betreden.

In Nederland is de situatie anders. De luchtvaartsector is voornamelijk gebaseerd op KLM en Transavia Netherlands, rond de hub Amsterdam-Schiphol.

Het ontbreken van grote vliegtuigbouwers of motorfabrikanten beperkt de carrièremogelijkheden in het land. Voor zowel monteurs als piloten blijven de mogelijkheden voor omscholing of doorstroming dus beperkt.

Het resultaat: terwijl Frankrijk beschikt over een overvloedig en divers aanbod, hebben de Nederlanders meer moeite om talent voor de luchtvaart aan te trekken. Deze asymmetrie verklaart gedeeltelijk waarom KLM meer moeite heeft om personeel te werven dan Air France.

Dit heeft er met name toe geleid dat de Air France-KLM-groep KLM-vliegtuigen laat besturen door Air France-piloten, een situatie die vóór de COVID-periode ondenkbaar was.

Lees het artikel:

KLM maakt opnieuw een moeilijke periode door en balanceert gevaarlijk dicht bij de financiële afgrond. Een recent rapport in opdracht van het ministerie van Financiën schetst een verontrustend beeld van de gezondheid en operationele kwetsbaarheid van de nationale luchtvaartmaatschappij.

Het onderzoek werd tussen februari en september 2025 uitgevoerd door accountantskantoor EY. Het rapport benadrukt dat KLM en haar moedermaatschappij Air France-KLM onder constante financiële druk staan, met een dalende winstgevendheid en een zwakke solvabiliteit.

De conclusies zijn zo alarmerend dat EY het belang benadrukt van het vaststellen van vroege indicatoren en het invoeren van herstelinstrumenten om de staat beter voor te bereiden op nieuwe crisissituaties. Zoals een volgende oproep tot overheidssteun.

Hoewel KLM tussen 2018 en 2024 een bescheiden omzetgroei kende (van 10,9 miljard naar 12,7 miljard euro), **zijn de marges de afgelopen jaren gestaag gedaald. In 2024 is de situatie aanzienlijk verslechterd.**

Dramatisch

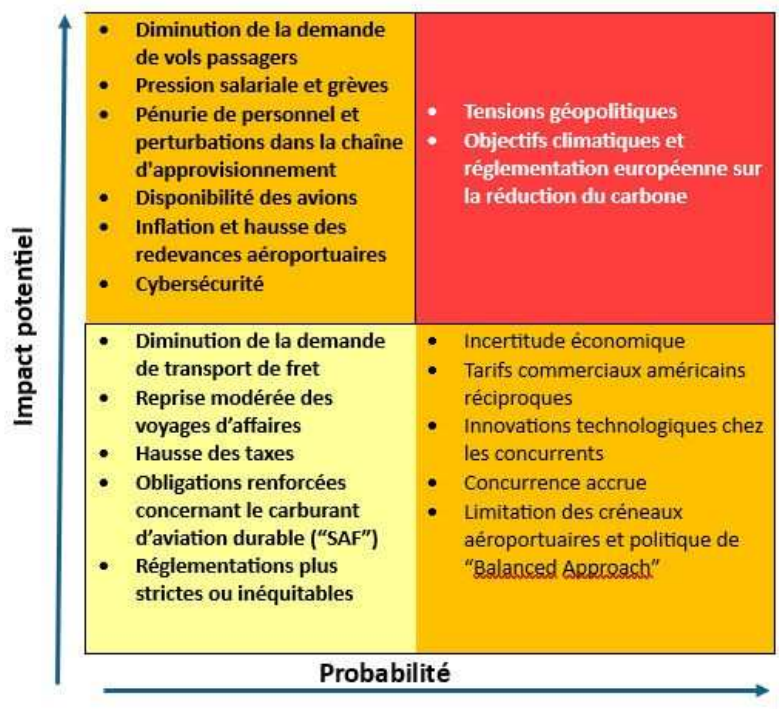
De marge daalde dat jaar spectaculair tot slechts 3,1%. KLM ligt daarmee ver achter op zijn concurrenten, die een gemiddelde marge van 13% behaalden. De

daling bij KLM is vooral te wijten aan de structurele stijging van de kosten, zoals staatsambtenaar dr. Jeroen Kremers enkele jaren geleden al constateerde.

De kostenstructuur van KLM is dus een groot probleem, zoals EY nu ook benadrukt. **De personeels- en onderhoudskosten zijn aanzienlijk hoger dan die van vergelijkbare luchtvaartmaatschappijen.** In 2024 maakten de personeelskosten 35 % uit van de totale operationele uitgaven van KLM, wat aanzienlijk meer is dan het gemiddelde van 25 % bij andere maatschappijen. Ook de onderhoudskosten, 12,7 %, liggen aanzienlijk boven het sectorgemiddelde van 6,8 %.

Om de financiële chaos te verhelpen, heeft KLM het programma Back on Track gelanceerd, met als doel in 2026 een operationele marge van ten minste 8% te behalen. Onderzoekers van EY stellen echter dat het bedrijf, om op lange termijn concurrerend te blijven, de structurele kosten en inefficiënties moet aanpakken.





De huidige uitdagingen voor KLM

Kwetsbare balans

De balans van KLM vertoont momenteel ernstige tekortkomingen. Het bedrijf is sterk afhankelijk van externe financiering. Vooral de leaseverplichtingen springen in het oog.

De solvabiliteit van KLM is dan ook ontoereikend. De verhouding tussen het eigen vermogen en het balanstotaal bleef in 2024 steken op 7 %, ruim onder het sectorgemiddelde van 22 %.

Ondertussen verouderen de vliegtuigen. Door vertragingen bij de levering van nieuwe toestellen is de gemiddelde leeftijd gestegen van 9,7 naar 12,1 jaar. Bovendien **stagneren de inkomsten per passagiersstoel, met name als gevolg van personeelstekorten.**

AFKLM nog zwakker

Ook moedermaatschappij AFKLM is kwetsbaar. Haar financiële structuur wordt gekenmerkt door een hoge schuldenlast, wat leidt tot een verhoogd financieel risico. De solvabiliteit van AFKLM als geheel bedroeg in 2024 slechts 2,2%, wat nog lager is dan die van dochteronderneming KLM.

De financiële problemen van KLM worden nog verergerd door externe uitdagingen. De maatschappij wordt rechtstreeks getroffen door het beleid van Schiphol, dat in oktober 2024 een verhoging van 41 % van de luchthavenheffingen aankondigde. Zelfs als een deel van de extra kosten wordt doorberekend aan de passagiers, schat EY dat het negatieve effect op het bedrijfsresultaat tussen 84 en 143 miljoen euro zal bedragen.

Dit zou de operationele marge, die in 2024 met 3,1% al historisch laag was, nog verder kunnen verlagen tot een gevaarlijke marge van 2,0 tot 2,4%.

Toegenomen concurrentie

Bovendien **hebben KLM en AFKLM te maken met hevige concurrentie van luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten**, zoals Emirates en Qatar Airways. Deze maatschappijen zijn veel winstgevender, met een operationele marge van ongeveer 17%, tegenover 3,1% voor KLM.

Deze maatschappijen profiteren van lagere loonkosten en schaalvoordelen dankzij een relatief groter aantal langeafstandsvluchten met grote vliegtuigen. **Ze zouden ook profiteren van staatssteun.**

Deze voordelen voor hun concurrenten verzwakken de concurrentiepositie van KLM en AFKLM structureel. Zonder aanpassing van hun activiteiten lopen AFKLM en KLM het risico nog verder achterop te raken.

Uit de bocht

Analisten van EY waarschuwen dat het ministerie van Financiën de financiële gezondheid van KLM nauwlettend in de gaten moet houden. De beste manier om dit te doen is door gebruik te maken van het concept van de hellende vlak. Dit model maakt het mogelijk te begrijpen hoe de opeenstapeling van stressniveaus een organisatie doet afglijden naar een onhoudbare situatie, zoals een crisis of een faillissement.

De staat, die tijdens de COVID-19-pandemie al als kredietverstrekker in laatste instantie moest optreden, moet nu actief risico's beheren en procedures invoeren. Hij moet met name een weloverwogen scenario uitwerken voor het geval van een mogelijk faillissement, om belangenconflicten te voorkomen en de betrekkingen met Frankrijk te behouden.

Kortom, **de financiële situatie van KLM is kwetsbaar**, de kosten zijn te hoog en er zijn tal van operationele beperkingen (verouderde vloot, **personeelstekort**). Door de stijging van de luchthavenheffingen en de hevige concurrentie zijn structurele verbeteringen onontbeerlijk om te voorkomen dat KLM verder afglijdt. Dat stelt EY.

De vraag rijst of KLM met haar huidige bedrijfsmodel nog een solide toekomst heeft. Het is niet eenvoudig om de marges te verhogen, vooral als reizigers moeten worden gestimuleerd om via Schiphol te reizen met kortingen op aansluitende vluchten. Misschien is het voor KLM beter om het transferverkeer te herzien en zich te concentreren op de binnenlandse markt. Dat zou in ieder geval het geluid en de vervuiling in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verminderen.

> **Boeing en Airbus remmen speculaties over een nieuw single-aisle vliegtuig af**

(bron: Air Journal) 7 oktober 2025

Mijn commentaar: Om een nieuwe generatie vliegtuigen te ontwerpen, schatten fabrikanten dat ze een efficiëntiewinst van ongeveer 15% moeten behalen.

Om dit te bereiken, vertrouwen ze vooral op de motorfabrikanten. De nieuwste motoren die zijn ontwikkeld, zoals de LEAP van CFM International (het consortium van het Franse Safran en het Amerikaanse General Electric), bieden echter nog maar beperkt potentieel voor verbetering.

De hoop is daarom gevestigd op baanbrekende technologieën zoals de waterstofmotor, de open rotor of de hybride motor. Maar deze oplossingen zijn nog niet voldoende ontwikkeld.

Deze situatie baart luchtvaartmaatschappijen zorgen, die rekenen op een nieuwe generatie vliegtuigen om hun uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Bij gebrek aan beter moeten ze nu vooral inzetten op duurzame vliegtuigbrandstoffen.

In het verlengde van deze beschouwing over vliegtuigmotoren stel ik u een vergelijking voor tussen de motoren van de Boeing 737 MAX (LEAP-1B) en die van de Airbus A320 (LEAP-1A).

De verschillen in prestaties tussen de LEAP 1A, waarmee de Airbus A320neo is uitgerust, en de LEAP 1B, bestemd voor de Boeing 737 MAX, zitten vooral in hun grootte, hun stuwkracht en hun ontwerp, dat is geoptimaliseerd voor de specifieke kenmerken van elk vliegtuig.

- De LEAP 1A, bestemd voor de A320neo, heeft een grotere diameter van de ventilator (78 inch tegenover 69,4 inch voor de LEAP 1B) en een hogere verdunningsverhouding (11:1 tegenover 9:1), waardoor hij zuiniger is en meer vermogen levert (stuwkracht van 24.500 tot 35.000 lb).

- De LEAP 1B, ontworpen voor de 737 MAX met een kleinere bodemvrijheid, is compacter, met een kleinere diameter van de ventilator en een stuwkracht van 23.000 tot 28.000 lb, en is lichter om aan de eisen van de 737 MAX te voldoen.

Deze motoren hebben veel geavanceerde technologieën gemeen, zoals composietbladen en een modern ontwerp dat gericht is op het verminderen van het brandstofverbruik en de uitstoot van verontreinigende stoffen.

Kortom, de LEAP 1A biedt over het algemeen betere prestaties op het gebied van efficiëntie en vermogen, aangepast aan de grotere A320neo, terwijl de LEAP 1B een compactere en lichtere versie is, geoptimaliseerd voor de 737 MAX met een compromis op het gebied van stuwkracht en diameter, vanwege de fysieke beperkingen van het vliegtuig.

Lees het artikel:

De leidinggevenden van Boeing en Airbus hebben maandag in Praag de hoop op een snelle beslissing over de volgende generatie single-aisle vliegtuigen – de middelgrote vliegtuigen die de ruggengraat vormen van het wereldwijde luchtvervoer – **getemperd**. Tijdens de conferentie van de International Society of Transport Aircraft Trading (ISTAT) verklaarde Darren Hulst, vicepresident commerciële marketing bij Boeing, dat een lancering "nog lang niet aan de orde is". **Een hoge functionaris van Airbus verklaarde op zijn beurt dat het "nog even zou duren" voordat de nodige efficiëntieverbeteringen zouden zijn gerealiseerd om luchtvaartmaatschappijen te overtuigen.**

Deze verklaringen volgen op een artikel in **de Wall Street Journal** (WSJ) waarin melding werd gemaakt van het feit dat Boeing de eerste gesprekken is begonnen over een opvolger voor de 737 MAX. De krant **onthulde met name gesprekken tussen algemeen directeur Kelly Ortberg en motorfabrikant Rolls-Royce over een nieuwe generatie motoren**. Ondanks de recordvraag naar hun single-aisle vliegtuigen – de 737 MAX van Boeing en de A320neo-familie van Airbus – staan beide fabrikanten voor een complexe vergelijking.

Hun succes is gebaseerd op modellen die oorspronkelijk in de jaren 1960-1980 zijn ontworpen en in de loop der tijd zijn gemoderniseerd met nieuwe motoren en een geoptimaliseerde aerodynamica. Maar **om een nieuw vliegtuig te rechtvaardigen, zou een grote technologische sprong voorwaarts nodig zijn, met name op het gebied van aandrijving en energie-efficiëntie**.

"We blijven voortdurend werken aan nieuwe technologieën, maar we zijn nog ver verwijderd van de lancering van een nieuw vliegtuig", benadrukte Darren Hulst tegenover investeerders. Volgens FlightGlobal heeft Boeing zijn werknemers er onlangs aan herinnerd dat elk project voor een nieuw vliegtuig afhankelijk is van drie factoren: de maturiteit van de markt, de technologische evolutie en de interne financiële situatie.

Het is duidelijk dat er op dit moment nog niets van terecht is gekomen. Na de veiligheids crisis rond de 737 MAX heeft Boeing nog steeds een schuld van ongeveer 50 miljard dollar. Bovendien heeft het op dit moment andere prioriteiten, waaronder het waarborgen van een rigoureuze productie, het opvoeren van de productie van zijn bestverkochte single-aisle vliegtuig (tot 53 toestellen per maand eind 2026) en de certificering van nog steeds langverwachte modellen, de 777 X, waarvan de ingebruikname onlangs is uitgesteld tot 2027, en de 737 MAX 7 en MAX 10 (respectievelijk de kleinste en grootste versie van de MAX). Deze opeenstapeling van projecten vertraagt logischerwijs de lancering van een geheel nieuw vliegtuig.

Bij **Airbus** is de situatie vergelijkbaar. De Europese vliegtuigbouwer **werkt aan verschillende manieren om zijn CO2-voetafdruk te verkleinen**, met name via zijn ZEROe-project, een waterstofvliegtuig dat tegen 2035 klaar moet zijn. **Maar tot die tijd lijkt Airbus, net als zijn Amerikaanse rivaal, de voorkeur te geven**

aan geleidelijke evoluties van zijn A320neo-gamma boven een volledig nieuwe, dure en risicovolle ontwikkeling.

De beslissing om een nieuw vliegtuig met één gangpad te lanceren, zal waarschijnlijk het belangrijkste industriële keerpunt van het einde van de jaren 2020 zijn. **Volgens verschillende sectoranalisten zou een lancering pas aan het einde van het decennium kunnen plaatsvinden, wanneer geavanceerde aandrijftechnologieën (waterstof, hybride elektrisch of nieuwe composietmaterialen) een duidelijk concurrentievoordeel bieden.**

In afwachting daarvan blijft de rivaliteit tussen Boeing en Airbus zich afspelen op het vlak van productiesnelheden, leveringen en de beheersing van lopende programma's – meer dan op het vlak van volledig nieuwe vliegtuigconcepten.

Einde van het persoverzicht

> Koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 3 oktober af **op 11,50 euro**. Over de week genomen **daalde** het **licht (-1,46%)**.

Het stond op:

- op 1 januari 2024 13,60 euro,
- op 1 juli 2024 8,23 euro,
- op 1 januari 2025 7,604 euro,
- op 1 juli 2025 9,08 euro,

Het gemiddelde (de consensus) van analisten op 12 maanden voor het aandeel AF-KLM bedraagt 10,19 euro (begin januari 2024 was dat 17,50 euro). De hoogste koersdoelstelling is 14,25 euro, de laagste 5,70 euro.

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

Op mijn blog vindt u de details van de consensus van de analisten.

Hieronder vindt u de evolutie van de beurskoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: De aandelenkoers daalt voor de zesde week op rij. Op 1 september bereikte hij 14,93 euro na twee maanden van stijging.

> Evolutie van de brandstofprijs deze week

De prijs van een vat kerosine in Europa is gedaald (-7 dollar) tot 90 dollar.

Eind juni 2023 bedroeg deze prijs 94 dollar en vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

De prijs van een vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald (-6 dollar) tot 64 dollar.

Van half februari 2022 tot eind juli 2022 schommelde de prijs tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelde hij tussen 75 en 99 dollar.

Mijn commentaar: De olieprijs is in een week tijd met 10% gedaald.

=== bron: club patrimoine

Een kelderende prijs van een vat Brent als gevolg van de strategie van de OPEC+
De prijs van een vat Brent-olie is in 2025 gedaald van 77 naar 63 dollar, als gevolg van het beleid van overproductie van de leden van de OPEC+, met name Saoedi-Arabië en Rusland. Sinds april hebben het kartel en zijn bondgenoten hun productiequota met meer dan 2,5 miljoen vaten per dag verhoogd, waarmee ze breken met de strategie van beperking van het aanbod die de voorgaande jaren werd gevolgd.

Deze koerswijziging is bedoeld om marktaandeel terug te winnen op de groeiende concurrentie van de Verenigde Staten, Brazilië, Canada en Guyana, waarvan de productie bijna hun historische recordniveaus bereikt. De prijzen voor ruwe olie zijn in een week tijd met bijna 8 % gedaald, waarbij Brent onder de 65 dollar noteert, het laagste niveau in maanden.

*Wereldwijde vraag verzwakt door economische vertraging
De prijsdaling is ook te verklaren door een sterk teruglopende vraag. Het Internationaal Energieagentschap verwacht een groei van slechts 700.000 vaten per dag in 2025 en 2026, terwijl de OPEC optimistischer blijft met een prognose van +1,3 miljoen. China en Europa vertragen, terwijl de Amerikaanse economie tekenen van vermoeidheid vertoont.*

De door Washington geïnitieerde handelsspanningen, de oorlog in Oekraïne en de wereldwijde industriële vertraging drukken op de consumptie van zwarte goud. In deze context verwachten analisten een prijs van ongeveer 58 dollar per vat begin 2026 en 55 dollar in het voorjaar van 2027, wat een aanhoudende neerwaartse trend bevestigt.

=== einde citaat

> Beheer van FCPE

Wanneer u geld in een van de FCPE-fondsen van Air France belegt, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bent niet rechtstreeks eigenaar van aandelen.

De raad van commissarissen, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen, beheert de fondsen en neemt de beslissingen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen van Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren diverse aandelenportefeuilles.

Mijn opmerking: Als u meer informatie wilt over het beheer van de verschillende FCPE Air France, verwijst ik u naar [mijn website navigaction, rubriek L'actionnariat salarié Air France-KLM](#).

Nadere informatie

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen van Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of opmerkingen doorgeven waarmee ik u beter kan informeren.

U kunt mij per omgaande alle vragen stellen over de Air France-KLM-groep of het werknemersaandeelhouderschap.

Tot ziens.

Mijn laatste brieven vindt u hier

Als u deze brief waardeert, stuur hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen de nieuwsbrief ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze [door te geven](#).

|François Robardet

Als koploper van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart brengen we mensen dichterbij elkaar om aan de wereld van morgen te bouwen.

(Bestaanreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM.

U kunt mij vinden op mijn Twitter-account @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaart wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. U ontvangt deze brief omdat u zich hier persoonlijk voor heeft aangemeld.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [\[meld u dan af\]](#)

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

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

11.700 mensen ontvangen dit persoverzicht rechtstreeks



[Bekijk de andere brieven op mijn blog](#)



© Alle rechten voorbehouden