



FINANCIËLE TRENDS

ALGEMEEN

Nieuwsbrief voor beleggers

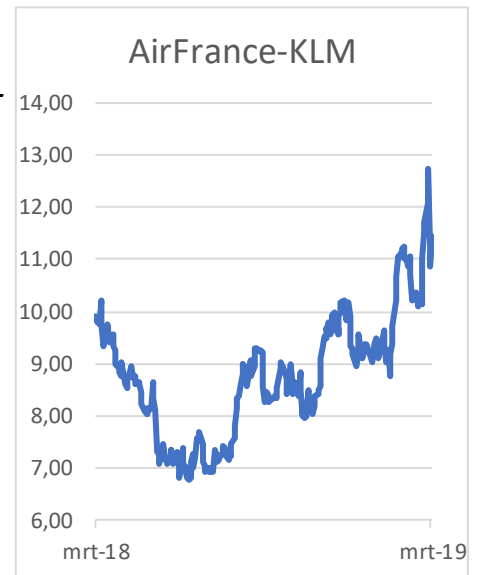
25e jaargang | Nummer 9A | 4 Maart 2019

Een onverwachte zet van de Nederlandse regering. Zo wordt er gereageerd op de koop van een belang van 14% in AirFrance-KLM. Staatsinterventie en een vrije markt staan op gespannen voet met elkaar.

De tucht van de markt is soms belangrijker dan zaken als werkgelegenheid en kenniseconomie. Dat was de reden bijvoorbeeld om DAF in de jaren negentig niet te redden met staatssteun. Het trauma met de scheepsbouwer RijnSchelde-Verolme was toen nog groot. Dat had de Nederlandse overheid 5 miljard gulden gekost. En het had de zware scheepsbouw niet gered. Dat er een belangrijke industrie ging verdwijnen hoorde nu eenmaal bij de economische cycli. Daar moet de overheid geen invloed op willen uitoefenen. Ook de ondergang van Fokker leidde tot heftige discussies. Immers kennis over vliegtuigindustrie verdween in een keer.

Complex

Met de restanten van DAF is het uiteindelijk goed gekomen en het bedrijf, onderdeel van het Amerikaanse Paccar, behoort nu tot de top van de bouwers van vrachtauto's en is een van de grote werkgevers in Eindhoven. Ook onderdelen van Fokker zijn er nog, maar in Nederland zal er nooit meer een zelfstandige vliegtuigbouwer zijn. De aankoop van aandelen AirFrance-KLM afgelopen week door de Nederlandse staat is overigens niet bedoeld om steun te geven aan de vliegmaatschappij. Deze draait geen verlies. Het is een zogenoemde defensieve zet. Het moet uiteindelijk ervoor zorgen dat Schiphol een belangrijk vliegveldknooppunt blijft. Immers als AirFrance-KLM de meeste vluchten via het Parijse Charles de Gaulle gaat voeren neemt het belang van Schiphol af. Of dat gaat lukken is de vraag. Immers naast de Franse overheid zijn er nog twee andere strategische partners in AirFrance-KLM, namelijk ChinaEastern en Delta Air. Beide voor 9%. Zij hebben deze belangen niet om Schiphol of Charles de Gaulle uit te bouwen maar om volume te krijgen bij transcontinentale vluchten. AirFrance-KLM heeft deze partners nodig om de winstgevendheid te verhogen. Want het Franse bedrijf (want dat is het de facto) rendeert niet optimaal. De operationele winst is 5% versus 10% bij Lufthansa en 14% bij IAG, de moedermaatschappij van British Airways en het Spaanse Iberia. Topman Benjamin Smith, die in september vorig jaar is aangetreden wacht een zware taak. Discussies van aandeelhouders zou hij zeker kunnen missen op dit moment, maar dat signaal gaf Nederland deze week duidelijk niet af. Beleggers moeten bij zoveel onrust bij een bedrijf zeker even wegblijven. Dat zagen we ook aan de aandelenkoers na de koop.



Op het besloten gedeelte

- Holdings aantrekkelijk voor risico mijdende beleggers
- Kraft's problemen

Analyses ontvangen?

Neem contact op met uw vermogensbeheerder

STEENTJES
vermogensbeheer BV



Vergunninghouder AFM