



Naast de waardering en verwachte winstgroei is ook de schuldpositie belangrijk. Interessante bedrijven volgens Lynch een lage schuld ten opzichte van concurrenten. Daarnaast mogen niet-financiële bedrijven ook in absolute zin niet te veel schuld hebben.

Zijn grote successen boekte Lynch voornamelijk op de Ameri-

kaanse aandelenmarkt, maar ook in Europa zou zijn strategie afgelopen jaren zeer winstgevend zijn geweest, zo berekenden wij.

De aandelen die momenteel voldoen aan de selectiecriteria van Peter Lynch zijn terug te vinden op veb.net/lynch. Hierna worden drie aandelen nader bekeken.

AIRBUS GROEP DUBBELCIJFERIGE WINSTGROEI

"Eindelijk zijn we een normaal commercieel bedrijf", verzuchtte Airbus-topman Thomas Enders in januari. Sinds dit jaar is de vliegtuigbouwer verlost van directe overheidsbemoediging en heeft het een volledig eigen beursnotering. Die zelfstandigheid viel samen met bemoedigende zakelijke ontwikkelingen. Het bedrijf haalde begin 2014 een recordaantal orders binnen, waarmee het concurrent Boeing het nakijken geeft.

Het orderboek telt op dit moment ruim 14,5 duizend te bouwen vliegtuigen, vooral gedreven door vraag uit het Midden-Oosten en Azië.

Uit de eerste regio kwam in juni ook minder goed nieuws toen luchtvaartmaatschappij Emirates een order voor zeventig vliegtui-

gen annuleerde. Analisten maken zich echter geen zorgen dat meer luchtvaartmaatschappijen dit voorbeeld zullen volgen. Het management handhaaft dan ook de doelstelling voor 2014. In september dit jaar verhoogde het bedrijf de verwachting voor de komende jaren en voorzag het een verdere toename van de vraag naar vliegtuigen tot 2033. Airbus rekent op een verdubbeling van het aantal vliegtuigen in China, waarmee China de grootste markt voor binnenlandse vluchten wordt.

WAAROM AANTREKKELIJK VOLGENS DE LYNCH-METHODE?

Het aandeel Airbus wordt momenteel verhandeld tegen vijftien keer de winst voor dit jaar, dat is lager dan de gemiddelde koers-winstverhouding over de afgelopen 5 jaar. Daarbij is de verwachting dat de winst komende jaren met gemiddeld ongeveer 25 procent per jaar zal stijgen. Deze verwachting ligt op het maximale niveau dat Peter Lynch als houdbaar zou beschouwen. Wie de huidige koers-winstverhouding deelt door de te verwachte jaarlijkse winstgroei komt tot een PEG-ratio van 0,61. De schulden van Airbus zijn laag ten opzichte van de sectorge-

**AIRBUS HAALDE
BEGIN 2014 EEN
RECORD AANTAL
ORDERS BINNEN,
WAARMEE HET
CONCURRENT
BOEING HET
NAKIJKEN GEEFT**