

Crisis bij de luchtvaartmaatschappij: het vliegtuig worstelt om terug in de lucht te komen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 867, 4 juli 2022

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

Als u deze pagina niet correct 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](#) 

Persoverzicht van maandag

Laatste minuut!

> Clément Beaune, een goede onderhandelaar om het vervoer te revolutioneren

(bron Libération) 4 juli - De benoeming van de jonge afgevaardigde uit Parijs, een groot eurofiel, past in het kader van de continuïteit, want hij zal in dit ministerie Europese maatregelen op milieugebied moeten toepassen, waaraan hij in zijn vorige functie lange tijd heeft gewerkt.

Clément Beaune droomde van de begroting, maar de positie wordt nu stevig ingenomen door een goede vriend van het staatshoofd, Gabriel Attal. Dus het zal vervoer zijn. Het is niettemin een zeer goede promotie voor deze getrouwe van Emmanuel Macron met wie hij al samenwerkt sinds 2014, toen hij toetrad tot zijn kabinet op het ministerie van Economie. Tijdens deze tweede ambtstermijn van vijf jaar wordt een begin gemaakt met de overgang naar een koolstofarme economie, waarbij de vervoerssector, die zich nog steeds in een staat van sociale onrust bevindt, in de zeer nabije toekomst een ongekende omwenteling zal ondergaan. Clément Beaune zal de uitvoering van het Groene Pact (dat door een Europese Commissie die dol is op Anglicismen op mysterieuze wijze "fit for 55" is gedoopt) moeten beheren en begeleiden. Het is vorige week door de 27 lidstaten goedgekeurd en voorziet met name in het einde van de verbrandingsmotor in 2035 en de opname van het vervoer in de Europese koolstofmarkt (met andere woorden, het vervoer laten betalen voor de vervuiling die het veroorzaakt) om het te dwingen zijn uitstoot binnen acht jaar met 60% te verminderen, midden in een periode van inflatie.

Gehoord door het StaatshoofdDat

betekent dat Clément Beaune, demissionair gedelegeerd minister voor Europese Zaken, nog niet klaar is met Europa, dat meer dan ooit centraal staat in het publieke optreden. Dit is niet tot ongenoegen van deze prima onderhandelaar, 40 jaar oud, die altijd gelijkmoedig en zeer eurofiel is. Afgestudeerd aan het Europacollege in Brugge, aarzelde hij om Europees ambtenaar te worden alvorens uiteindelijk het ENA-examen af te leggen. Het was daar dat hij een andere passie ontdekte: het budget. Hij begon zijn loopbaan op de begrotingsafdeling en werd tussen 2012 en 2014 begrotingsadviseur van Jean-Marc Ayrault. Dit is een ander belangrijk aspect van zijn verbintenissen: Beaune was een socialist en vertegenwoordigt nog steeds de linkervleugel van het Macronisme. Maar het was omwille van zijn Europese vaardigheden dat Emmanuel Macron Beaune al vroeg in dienst nam en hem naar het Élysée haalde als speciaal adviseur voor Europese aangelegenheden (en vervolgens voor de G20).

Nu Emmanuel Macron Europa tot het hart van zijn optreden heeft gemaakt, behoort Beaune niet tot de gefrustreerde adviseurs zoals zijn voorgangers dat onder François Hollande wel waren. Er wordt duidelijk naar hem geluisterd door het staatshoofd, dat toegeeft dat het niet nodig is volledig te steunen op het Frans-Duitse koppel, maar ook sterke banden aan te knopen met landen die traditioneel door de Franse diplomatie werden verwaarloosd, zoals Nederland. (...) Beaune zal zijn hart moeten ophalen tot juli 2020 om eindelijk zijn ministeriële carrière bij Europese Zaken te beginnen. Hij verliet het Élysée na een groot succes, namelijk de opstelling van het Europees herstelplan van 750 miljard euro (en de goedkeuring van de Europese wet op de begrotingsprogrammering 2021-2027), die het voor het eerst mogelijk maakte een deel van de nationale schulden te vereffenen.

Het probleem met dit ministerie is dat het niet echt in contact staat met het besluitvormingsproces (...). Maar als er een vertrouwensband is met het staatshoofd, is dat totaal anders. Dit was het geval in Beaune, zoals in de jaren negentig tussen François Mitterrand en Elisabeth Guigou. Bovendien was het zijn directe ondergeschikte bij het Élysée, Alexandre Adam, die hem opvolgde, waardoor hij sterke banden met zijn thuisland kon onderhouden. Clément Beaune kon dus invloed blijven uitoefenen op het Europese beleid van Macron en het succes van het Franse voorzitterschap van de Europese Raad van Ministers in de eerste helft van 2022 is dan ook grotendeels aan hem te danken. Wanneer hij onderhandelt met zijn Europese gesprekspartners, weten zij dat hij het oor van de president heeft. Niettemin was de periode van de gezondheids crisis pijnlijk voor hem, omdat hij veel arbitrage verloor aan Gérald Darmanin, de minister van Binnenlandse Zaken, die er gebruik van maakte om Schengen tussen haakjes te zetten door opnieuw maancontroles aan de binnengrenzen in te voeren.

Met het ministerie van Vervoer, dat over een echte administratie beschikt, zal Clément Beaune eindelijk kunnen tonen wat hij kan. Ervaren in internationale onderhandelingen zal hij Brussel kunnen beïnvloeden om het klimaatpakket op muziek te zetten, maar ook om te overleggen met de transportvakbonden, die sneller staken dan hun eigen schaduw: staking van de SNCF gepland voor woensdag 6 juli, staking van het personeel van de groep Aéroports de Paris op vrijdag 8 juli, staking van de onderaannemers van Roissy-Charles-de-Gaulle op 13 juli... Wanneer men

erin geslaagd is de Nederlanders te overtuigen om te betalen voor de Grieken, lijkt de taak om de sociale woede te sussen niet onmogelijk.

> Crisis in de luchtvaartsector: het vliegtuig worstelt om weer in de lucht te komen

(bron Libération) 30 juni - **Deze zomer van 2022 zal veel zeggen over de toekomst van het luchtvervoer.** Men dacht dat het luchtvervoer weer de hoogtijdagen van vóór de Covid-periode had bereikt, met een bezettingsgraad van bijna 2019 en vakantiegangers, niet alleen de welgestelden, die de voorkeur gaven aan het vliegtuig boven de weg of de trein om Frankrijk te doorkruisen of verder weg te gaan. Maar de lucht is weer donkerder geworden voor de sector. De prijzen rijzen de pan uit, de werknemers van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens eisen een fatsoenlijk loon en fatsoenlijke arbeidsomstandigheden, en het lagekostenmodel bevindt zich midden in een existentiële crisis... **De pandemie zou de grootste schok zijn die de luchtvaartsector ooit heeft meegemaakt. Maar misschien was het slechts het eerste waarschuwingsschot in een ingrijpende herstructurering van een activiteit die van essentieel belang is voor het toerisme en de mobiliteit, zodat er nog veel onzekerheden opdoemen.**

Veel werknemers hebben een andere levensplanning, willen uren die beter bij hun persoonlijke leven passen en willen een salaris dat in overeenstemming is met het harde werk dat zij moeten verrichten. En de luchtvaartindustrie is een van de plaatsen die het meest door dit verschijnsel worden getroffen. Het resultaat is een enorme chaos op de luchthavens en een aanzienlijk aantal vluchten dat voor deze zomer reeds is geannuleerd: Amsterdam-Schiphol wil zijn capaciteit de komende drie maanden met 30% verminderen, Lufthansa zal in juli en augustus 3.000 vluchten schrappen, Air Canada heeft in dezelfde periode 154 vluchten per dag minder, met drie bestemmingen die gewoonweg zijn geschrapt... **De maatschappijen hebben vooral een tekort aan technisch personeel, piloten, stewards en stewardessen.** Dit zijn arbeidsmarkten waar veel vraag naar werk is," zegt Paul Chiambaretto, professor en directeur van de Pégase-leerstoel, gewijd aan de economie en het management van het luchtvervoer, aan de Montpellier Business School. Het probleem is dus veeleer de integratietijd" van het nieuw aangeworven personeel. Voor de meesten van hen zal het de zomer duren om getraind te worden. Maar het is **vooral op het terrein dat de moeilijkheden structureel worden. Het merendeel van de activiteiten wordt daar uitbesteed en de bedrijven die er verantwoordelijk voor waren, zijn hard getroffen door de sluiting van de luchthavens.** "Een drietalige verkoper van belastingvrije artikelen of iemand die in de beveiliging werkt, had heel goed een vergelijkbare functie in het centrum van de steden of dichterbij huis kunnen vinden, met veel gunstiger werktijden," legt Paul Chiambaretto uit. Temeer daar deze sectoren in heel Frankrijk op zoek zijn naar personeel.

De zomer van 2022 zal in het Europese luchtruim dan ook bijzonder spannend zijn, met een terugkeer naar een bijna normaal verkeer. De spelers in de sector rekenden op een herstel in 2023 of 2024," zegt Paul Chiambaretto. **De zomer van 2022 is veel dynamischer dan verwacht. Hoe kan men 95% van de activiteit verenigen met banen die op alle niveaus ontbreken?**

Vakbonden en werkgevers zijn het over één punt eens: in een sociaal conflict gaat het om het machtsevenwicht. In heel Europa zijn de krachtsverhoudingen sinds het begin van het jaar echter duidelijk in het voordeel van de werknemers. De baas van Aéroports de Paris (ADP), Augustin de Romanet, had het aantal in Orly en Roissy op te vullen banen op 4.000 geraamd. En ADP alleen al, dat tegen 2021 meer dan 1100 mensen had ontslagen, wil nu 600 mensen aanwerven om de vacatures op te vullen. **Tijdens de gezondheids crisis, toen de luchtvaartmaatschappijen en de luchtvaartindustrie banen schrapten om de winsten op te krikken, hebben wij hen gewaarschuwd dat deze bezuinigingen een chaos in de sector zouden veroorzaken,**" zei Sharon Graham, algemeen secretaris van de Britse vakbond Unite, eerder deze maand. De gevolgen van de massaontslagen zijn nu chronische tekorten aan arbeidskrachten in alle vakgebieden. Het is een crisis die zij hebben gecreëerd."

Nu de werkloosheid in heel Europa daalt, is de dreiging van ontslag steeds minder doeltreffend om vakbondsacties de kop in te drukken. Ryanair is in heel Europa in opstand, brandweerlieden en onderaannemers in de regio Parijs staken donderdag en vrijdag na een eerste mobilisatiedag begin juni, en het grondpersoneel van British Airways op Heathrow heeft gestemd voor een staking deze zomer... **De vakbonden eisen koopkrachtherstel na twee zeer gecompliceerde sociale jaren en een galopperende inflatie.** En aan de vooravond van de zomerperiode, wanneer de omzet van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen het hoogst is, is de machtsbalans nog sterker in het voordeel van degenen die de eisen stellen.

Binnen de luchtvaartsector maken de **lagekostenmaatschappijen een bijzonder acute sociale crisis door.** Hun vakbonden waarschuwen al lang voor erbarmelijke arbeidsomstandigheden en lage lonen. Dit zijn de voorwaarden waarop het bedrijfsmodel van Ryanair en EasyJet grotendeels is gebouwd. En vooral het tekort aan arbeidskrachten brengt hen in gevaar: hoe kunnen zij gemiddeld 39,40 euro vragen voor vluchten, zoals Ryanair in 2017-2018 deed, terwijl zij hun personeel behoorlijk betalen en hen niet meer laten vliegen dan elders? **De vergelijking, die reeds ingewikkeld was bij de traditionele luchtvaartmaatschappijen, lijkt onoplosbaar voor de low-cost maatschappijen.** "Op lange termijn zullen de ticketprijzen stijgen, dat is onvermijdelijk, voorspelt Arnaud Feist, de gedelegeerd bestuurder van Brussels Airport. Ik denk dat het gezond is dat alle werknemers in de sector fatsoenlijke lonen en arbeidsomstandigheden hebben.

De low-cost luchtvaartmaatschappijen doen het echter niet zo slecht. Zij hebben de economische crisis zelfs gemakkelijker doorstaan. **Ik blijf ervan overtuigd dat low-cost luchtvaartmaatschappijen een mooie toekomst voor zich hebben," aldus Chiambaretto.** Aan de vooravond van de crisis waren de lagekostenmaatschappijen financieel gezonder en zij konden de nasleep van de crisis beter opvangen omdat zij over onafhankelijke vliegtuigbemanningen beschikten en dus minder salarissen hoefden uit te betalen tijdens de shutdowns. Ze lijden nog steeds, maar veel minder. **De kloof tussen lagekostenmaatschappijen en traditionele luchtvaartmaatschappijen is zelfs groter geworden.**

De verliezen als gevolg van de Covid-crisis zijn ook op verschillende manieren op de klanten afgewenteld. EasyJet en anderen hebben bijvoorbeeld de voorwaarden voor

het inchecken van bagage gewijzigd. Tot drie jaar geleden kon een student met een handbagage voor minder dan 60 euro naar veel Europese steden vliegen. Nu ligt de grootte van de cabine dicht bij de rugzak, waardoor de prijs van het ticket stijgt of zelfs verdubbelt voor wie de regel ontdekt bij aankomst op de luchthaven of meer dan twee T-shirts wil meenemen. Dit resulteert vaak in ticketprijzen die in de buurt komen van die van traditionele luchtvaartmaatschappijen. **De komende jaren zal blijken of het voortbestaan van het lagekostenmodel alleen te danken was aan de slechte sociale behandeling van zijn werknemers**

De prijzen zijn traditioneel **hoger** tijdens de zomervakantie. Maar ze zijn nog hoger **voor de editie van 2022**. In de eerste plaats door een vraag die wordt aangewakkerd door wat de Amerikanen sinds vorig jaar "wraakreizen" noemen, wat kan worden samengevat als de wens van sommige mensen om de door Covid verhinderde vakantie goed te maken

De stijgende kosten verklaren het ook. Gemiddeld gaat 30% van de uitgaven van een luchtvaartmaatschappij naar brandstof, een percentage dat nog hoger ligt bij lagekostenmaatschappijen, hoewel sommige, zoals Ryanair, vóór de oorlog in Oekraïne lagere brandstofprijzen hadden bedongen. Vanwege hun lage marges zijn **sommige maatschappijen** echter **begonnen de stijgingen die sinds de jaarwisseling van 2022 zijn waargenomen, door te berekenen in de ticketprijzen. Deze stijging is nog niet voorbij**: de wettelijke verplichtingen om de CO₂-uitstoot te verminderen en de integratie van biobrandstoffen, die momenteel vijf tot zes keer duurder zijn dan paraffine, in de EU zullen de prijzen in de nabije toekomst eveneens opdrijven.

En als 1% van de wereldbevolking in 2018 de helft van de CO₂-uitstoot van vliegtuigen veroorzaakte, zo blijkt uit een studie die is gepubliceerd in het tijdschrift Global Environmental Change, dan is dit vervoermiddel niet voorbehouden aan de zeer rijken. Volgens een half juni gepubliceerde studie van het Ifop en het Jean-Jaurès-Instituut nemen in Frankrijk twee keer zoveel mensen uit de gegoede kringen meerdere malen per jaar het vliegtuig als de werkende klasse. Maar bijna 30% van de werknemers en werkneemsters neemt ten minste eenmaal per jaar het vliegtuig

Zal vliegen deze zomer, maar vooral in de komende jaren, opnieuw voorbehouden zijn aan de gegoede klassen, zoals enkele decennia geleden het geval was? Het risico bestaat dat alle beperkingen in verband met de luchtvaartsector, die de prijzen opdrijven, ertoe bijdragen dat een deel van de bevolking van dit vervoermiddel wordt uitgesloten", vreest Paul Chiambaretto van de Business School van Montpellier. Maar **dit is een vraag die we ook in Frankrijk aantreffen met betrekking tot hogesnelheidsvervoer per spoor**. Of hoe de National 7, gezongen door Charles Trenet op weg naar zijn vakantie, zijn glorie dagen zou kunnen herwinnen. Op voorwaarde dat de stijgende benzineprijs een pauze neemt...

Mijn commentaar: Allereerst een verduidelijking: dit artikel gaat over de problemen waarmee de Europese luchtvaartmaatschappijen deze zomer en de komende jaren

te kampen hebben.

Niet alle luchtvaartmaatschappijen zitten in hetzelfde schuitje. Air France, bijvoorbeeld, heeft geen tekort aan vliegtuigbemanningen. Het cabinepersoneel is het hele jaar door zelfs enigszins overbezet, behalve misschien in de zomerperiode.

De stijging van de tarieven in de zomer is het gevolg van twee onafhankelijke verschijnselen.

Aan de ene kant zijn er meer klanten dan verwacht. Eind vorig jaar verwachtten de luchtvaartmaatschappijen dat het verkeer in 2022 79% zou bedragen van het niveau van voor de crisis. In de zomermaanden zal het dicht bij 93% liggen, afgezien van annuleringen op het laatste moment.

Deze toevloed van vraag, die soms groter is dan het aanbod, heeft de luchtvaartmaatschappijen ertoe aangezet hun prijzen te verhogen. Het enige nadeel is dat sommige luchtvaartmaatschappijen en onderaannemers van luchthavens hun personeelsbestand niet naar boven hebben kunnen bijstellen.

Anderzijds is de prijs van paraffine sterk gestegen.

Anders dan vóór de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof.

Sinds maart schommelt de prijs van een vat ruwe Brent-olie tussen 100 en 120 dollar.

De prijs van paraffine, die gewoonlijk nauwelijks hoger ligt dan die van Brent, is opgelopen tot meer dan 180 dollar per vat. Het staat nu op \$163.

De luchtvaartmaatschappijen die het meest aan deze stijging van de brandstofkosten zijn blootgesteld, zijn de lagekostenmaatschappijen. Voor hen zijn de brandstofkosten verhoudingsgewijs hoger dan voor de grote luchtvaartmaatschappijen.

Om concurrerend te blijven, zullen lagekostenmaatschappijen wellicht druk moeten uitoefenen op de luchthavens die zij aandoen door (nog) lagere heffingen te eisen.

> KLM is klaar met het terugbetalen van de Nederlandse staat

(bron Boursier) 30 juni - **KLM heeft de laatste 277 miljoen euro terugbetaald van de 942 miljoen euro aan leningen die in 2020 zijn verkregen van de Nederlandse overheid en lokale banken.**

De Nederlandse dochteronderneming van Air France KLM betaalde op 3 mei 311 miljoen euro aan de banken en op 3 juni nog eens 354 miljoen euro, waarmee alle verkregen bankleningen werden terugbetaald. Met de terugbetaling van de 277 miljoen euro aan leningen die door de Nederlandse regering zijn verstrekt, **heeft**

KLM thans haar schuld aan de Staat vereffend.

KLM is de Nederlandse overheid en de banken zeer erkentelijk voor hun steun tijdens de pandemie. "Door haar leningen zo snel mogelijk terug te betalen, laat KLM zien dat zij haar verantwoordelijkheden serieus neemt en haar beloften aan haar financiële stakeholders, de staat en de samenleving nakomt", voegt KLM toe.

Mijn commentaar: KLM is klaar met het terugbetalen van de leningen (bank en staat) die het bedrijf is aangegaan om te overleven tijdens de gezondheids crisis.

Aangezien de toekomst echter nog onzeker is, heeft KLM nog steeds de mogelijkheid om opnieuw te lenen via het noodhulpplan van de Nederlandse regering.

Dientengevolge blijven de door de Nederlandse staat opgelegde beperkingen bestaan, evenals de taak van de overheidsagent die belast is met het toezicht op de naleving van de beperkingen.

> Marjan Rintel, CEO van KLM, maakt moeilijke tijden door.

(bron RTL Nieuws) 1 juli - **Marjan Rintel is vandaag officieel begonnen bij zijn nieuwe werkgever, de luchtvaartmaatschappij KLM. Haar taak zal niet gemakkelijk zijn**, aangezien het bedrijf de Covid-19 pandemie ternauwernood overleefde. Die, tussen haakjes, nog niet voorbij is. En dit zijn niet de enige problemen die het op zijn bordje heeft

Laten we beginnen met het meest urgente probleem: het personeelstekort. Dit heeft natuurlijk gevolgen voor de hele economie, maar nog meer voor de luchtvaart. Veel bagagebehandelaars en veiligheidsagenten werden ontslagen toen de luchtvaart tot stilstand kwam tijdens de coronapandemie

Deze, vaak tijdelijke, werknemers hebben intussen elders werk gevonden, niet in de laatste plaats omdat de bagageafhandeling op luchthavens zeer slecht wordt betaald. En van de mensen die vertrokken zijn, wordt **niet verwacht dat ze terugkeren, ondanks de grote loonsverhoging die Schiphol zijn personeel geeft.**

Minder passagiers dan verwacht zullen dus via Schiphol op vakantie kunnen gaan. Op **dringend verzoek van de slotcoördinator** - die bepaalt welke luchtvaartmaatschappij op welk tijdstip een vlucht mag uitvoeren - **schrapte KLM in juli 7.000 stoelen per dag.**

Door de lange wachtrijen en de geannuleerde vluchten raakten veel passagiers gefrustreerd. **Dit heeft geleid tot een bekoeling van de betrekkingen tussen de luchthaven en haar grootste klant**

Een eerste confrontatie had vorig jaar al plaatsgevonden, toen Schiphol besloot zijn landings- en opstijgtarieven aanzienlijk te verhogen. Protesten van de

luchtvaartmaatschappijen, onder aanvoering van KLM, mochten niet baten: **in april besloot de toezichthouder ACM dat de luchthaven de tariefsverhoging van 37% mocht doorvoeren.**

(...)

De situatie van de onderneming was in juni zo goed dat zij in staat was alle door de regering verleende noodhulp terug te betalen.

(...)

Maar aangezien het bedrijf afhankelijk blijft van de staat, **is het nog niet vrij van het kritisch oog van de zogenaamde staatsagent, Jeroen Kremers.** Hij controleert of KLM voldoet aan de voorwaarden die aan staatssteun zijn gesteld. En hij is helemaal niet tevreden. Zo heeft KLM na twee jaar nog steeds geen einde gemaakt aan de belastingontduiking van bepaalde werknemers, schrijft de staatsambtenaar. Veel KLM-piloten wonen in het buitenland, vaak omdat ze daar minder belasting kunnen betalen. De maatschappij helpt hen door hen gratis vluchten te geven.

Bovendien **heeft KLM nog geen langetermijnplan om de kosten met ten minste 15% te verlagen.** Om dit te kunnen doen, moet het personeel ook offers brengen. Dit is vorig jaar gebeurd, maar dit jaar zal het bedrijf maatregelen moeten nemen om dit te bereiken, aldus de regeringsfunctionaris.

En dat zal niet zonder slag of stoot gaan, integendeel, vanwege de loonsverhoging die de maatschappij haar piloten al heeft beloofd. Deze nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst - die nog moet worden ondertekend - houdt in dat de belofte om af te zien van loon in ruil voor overheidssteun niet zal worden nagekomen.

(...)

Gelukkig kent mevrouw Rintel het bedrijf goed: zij heeft er zo'n 15 jaar gewerkt, onder meer als marketing manager

Als Rintel al deze problemen heeft opgelost, zal haar grootste uitdaging misschien zijn het Nederlandse beleid te veranderen.

Jarenlang werden er geen obstakels opgeworpen voor de Nederlandse luchtvaart, maar daar komt verandering in. De jaren lijken voorbij dat de luchtvaart zich mocht ontwikkelen en groeien tot ontsteltenis van de omwonenden en natuurbeschermingsorganisaties

Vanaf eind volgend jaar zullen maximaal 440.000 vluchten per jaar de luchthaven verlaten, maakte minister Mark Harbers (Infrastructuur en Waterstaat, VVD) vorige week bekend.

(...)

Mijn commentaar: Terwijl de heer Pieter Elbers zijn ambtstermijn op een hoog niveau kon afsluiten met de terugbetaling van de door de Nederlandse staat verleende steun, ziet de taak er moeilijk uit voor mevrouw Marjan Rintel, die hem op 1 juli is opgevolgd.

Tussen de overijverige staatsagent (verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de Covid-steunbeperkingen), het plotselinge besluit van de Nederlandse regering om de activiteiten van Schiphol vanaf 2023 met 12% te verminderen en de

deze zomer aangekondigde inzinking van Schiphol, zal er geen gebrek zijn aan hete hangijzers.

> Air Austral: de regio Reunion verbindt zich tot een herstructureringsproject

(bron Les Echos) 29 juni - **Op 28 juni heeft de voltallige vergadering van de Conseil régional van La Réunion zich unaniem uitgesproken voor het principe om tussen 10 en 15 miljoen euro bij te dragen aan de herstructurering van het kapitaal van Air Austral**, waarvan de lokale overheid de meerderheidsaandeelhouder is via een semi-overheidsbedrijf, Sematra. Twee andere aandeelhouders van Sematra, de departementale raad en de kamer van koophandel en nijverheid van het eiland Réunion, is gevraagd elk 5 miljoen euro bij te dragen. Deze verbintenis vormt een ondersteuning van een aanbod tot participatie dat in mei werd ingediend door een groep particuliere investeerders uit Réunion, onder leiding van Michel Deleflie (Clinifutur health group). Deze zou bereid zijn 30 miljoen euro op tafel te leggen, in kapitaal en lopende rekening

Het herstructureringsplan moet vóór 18 juli bij de Europese Commissie worden aangemeld, een voorwaarde die deze laatste op 18 januari 2022 heeft gesteld voor de goedkeuring van een reddingslening van 20 miljoen euro die de Franse regering aan Air Austral heeft toegekend. De schuld van de Réunionese onderneming wordt thans geraamd op meer dan 300 miljoen euro, met inbegrip van langlopende bankschulden, maar ook 90 miljoen euro aan door de staat gegarandeerde leningen. (...)

De staat heeft het lot van Air Austral meer dan ooit in handen. **De particuliere investeerders op het eiland Réunion zullen hun verbintenis slechts bevestigen indien zij uitstel krijgen voor de aflossing van de sociale en fiscale schulden van de onderneming (waarschijnlijk verscheidene tientallen miljoenen euro) en een aanzienlijke "gift" voor de aflossing van de door de Staat gegarandeerde leningen.**

Mijn commentaar: De eisen van particuliere investeerders zijn zeer belangrijk.

Indien de Franse staat ermee instemt een deel van de gegarandeerde leningen af te schrijven, zal de Europese Commissie waarschijnlijk nieuwe herstructureringsseisen stellen aan Air Austral.

> Airbus haalt drie grote orders binnen in China

(bron Journal de l'Aviation) 1 juli - De drie grote luchtvaartmaatschappijen van China kijken opnieuw naar de ontwikkeling van hun vloot. Na langdurige onderhandelingen tijdens de gezondheids crisis hebben **Air China, China Eastern Airlines en China Southern Airlines op 1 juli overeenkomsten met Airbus ondertekend om tegen 2027 bijna driehonderd vliegtuigen van de A320neo-familie aan te schaffen.**

Air China kondigde aan dat het bij de Europese vliegtuigbouwer een bestelling heeft

geplaatst voor 64 toestellen van de A320neo-familie voor zichzelf en 32 voor zijn dochteronderneming Shenzhen Airlines (...) De toestellen voor Air China zullen tussen 2023 en 2027 worden geleverd, terwijl de leveringen van die voor Shenzhen Airlines gepland zijn voor 2024-2026. In theorie zou de invoering van deze vliegtuigen de capaciteit van de groep met 10,4% kunnen doen toenemen, maar sommige zullen worden gebruikt om oudere vliegtuigen te vervangen.

China Eastern heeft besloten ongeveer 100 single-aisle vliegtuigen aan te schaffen (...) Deze zouden tussen 2024 en 2027 moeten worden geleverd. (...) Ook hier zal een deel van de bestelling worden gebruikt om vliegtuigen te vervangen die moeten vertrekken.

Tot slot heeft China Southern, ook een Boeing 737 MAX-klant, zich vastgelegd op 96 vliegtuigen van de A320neo-familie (...)

Deze overeenkomsten komen op een moment dat de grote Chinese luchtvaartmaatschappijen al verscheidene jaren geen grote orders van dit type meer hebben geplaatst. Door de gezondheids crisis kent het binnenlandse verkeer ups en downs, afhankelijk van het strenge beheersingsbeleid dat wordt afgekondigd wanneer de besmettingsgraad weer toeneemt, terwijl het internationale verkeer stagneert. Ondanks de moeilijke en onzekere onmiddellijke omgeving **blijven de luchtvaartmaatschappijen vertrouwen houden en geloven zij dat de groeimogelijkheden zeer belangrijk blijven: volgens hen zal de economische ontwikkeling van China sterk blijven en zal de middenklasse blijven groeien, waardoor de vraag naar reizen zal toenemen.**

Airbus zei dat eind mei 2.070 van zijn vliegtuigen in China in gebruik waren.

Mijn commentaar: Uit de orders van de Chinese luchtvaartmaatschappijen blijkt het herstel van de activiteit op hun binnenlandse markt.

In vergelijking met 2019 schommelt de Chinese binnenlandse activiteit sinds het begin van het jaar sterk tussen 74% en 104%.

De internationale activiteiten van Chinese luchtvaartmaatschappijen zijn daarentegen sinds het begin van de crisis gestabiliseerd op 6%. De nul-Covid-strategie van de Chinese regering houdt in dat het reizen van en naar China sterk wordt beperkt.

> Energiebesparing: de mogelijkheid van een revisie van de luchtverkeersleiding

(bron Les Echos) 30 juni - Het is onmogelijk over energievervalsing te spreken zonder een hoofdstuk te wijden aan de tekortkomingen van de luchtverkeersleiding. **Frankrijk heeft het voordeel het belangrijkste luchtruim van Europa te zijn, maar ook de minder glorieuze onderscheiding de grootste veroorzaker van vertragingen in het luchtverkeer te zijn, en dus van overmatig brandstofverbruik en luchtverontreiniging.**

In 2021 waren storingen in de Franse luchtvaartnavigatiediensten de oorzaak van meer dan de helft van de vertragingen in het Europese luchtruim. Dit is geen nieuwe situatie. In 2018 wees een rapport van de Senaat al met de beschuldigende vinger naar de Franse luchtverkeersleiding, die alleen al verantwoordelijk was voor 33% van de vertragingen in de luchtvaartnavigatie. Naast deze vertragingen zijn de vliegroutes of vlieghoogten zelden optimaal, als gevolg van de aanhoudende versnippering van het Europese luchtruim, maar ook door de vertraging van de Franse luchtverkeersleiding in dit gebied.

In totaal **zouden deze storingen een extra kostenpost van ongeveer 350 miljoen euro per jaar voor de luchtvaartmaatschappijen betekenen en zouden enkele duizenden tonnen paraffine worden verspild.** Nauwkeurige gegevens ontbreken, maar op Europese schaal wordt geschat dat middellangeafstandsvluchten gemiddeld 42 km onnodig worden verlengd. Dat is ongeveer 70 kg verspilde brandstof per vlucht.

De oorzaken van deze Franse ondermaatse prestaties zijn divers, maar vallen onder de verantwoordelijkheid van de Staat. De **Franse luchtverkeersleiding lijdt met name onder een aanzienlijke achterstand bij de modernisering van haar uitrusting, een slechte organisatie van het werk van de luchtverkeersleiders** en een gebrek aan personeel in bepaalde centra... En ook onder herhaalde stakingen, waarbij vaak slechts een handvol verkeersleiders wordt gemobiliseerd, maar die 25% van de vertragingen veroorzaken. Van 2004 tot 2016 vond 67% van de stakingsdagen van de luchtverkeersleiding in Europa plaats in Frankrijk, aldus het rapport van de Senaat.

Bovendien zijn **de opeenvolgende Franse regeringen grotendeels verantwoordelijk voor de vertraging bij het project voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat in 1999 van start is gegaan en nog steeds niet is voltooid. Dit werd gedaan om de publieke status van de luchtverkeersleiding te behouden, die elders in Europa grotendeels is geprivatiseerd.**

Volgens verschillende studies zou de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim het mogelijk maken de CO₂-uitstoot van het luchtvervoer met 10% te verminderen. Maar ondanks zijn milieuverbintenissen en een poging van de Europese Commissie om de kwestie nieuw leven in te blazen, heeft het recente Franse voorzitterschap van de Europese Unie op dit punt geen vooruitgang geboekt.

***Mijn commentaar:** 23 jaar. 23 jaar sinds het project voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim (het Sesar-programma) van start is gegaan zonder dat het in Frankrijk is voltooid. De oorzaken van deze vertraging worden in dit artikel goed beschreven.*

Er zij op gewezen dat het vergelijkbare project in de Verenigde Staten, het Next Generation Air Transportation System (NextGen), ook over een lange periode is gespreid, van 2012 tot 2025.

Bonusartikel

> Zijn Airbus en Boeing het echt oneens over waterstof? Niet zo eenvoudig...

(bron Usine Nouvelle) 29 juni - **Aan de voorkant staat Airbus in brand voor waterstof en blijft Boeing ijskoud. Aan de andere kant, is het een ander verhaal...**

Dit duel mag niet plaatsvinden. In 2020 kondigde Airbus aan dat het ernaar streeft tegen 2035 een waterstofvliegtuig in gebruik te nemen, terwijl Boeing even later verklaarde zich te willen toeleggen op duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF). In die tijd ontstond er een confrontatie tussen de twee luchtvaartgiganten, een duidelijke technologische tegenstelling tegen de achtergrond van de decarbonisatie van het luchtvervoer. Vandaag de dag liggen de strategieën van de twee groepen niet zo ver uit elkaar als men zou denken...

Als Boeing terughoudender lijkt ten aanzien van waterstof, dan komt dat omdat de groep veel over het onderwerp weet. Zijn know-how op het gebied van de burgerluchtvaart gaat zo'n vijftien jaar terug, zoals de Amerikaanse groep begin juni in herinnering bracht bij de lancering van de nieuwste versie van zijn vliegend laboratorium, de ecoDemonstrator. Het bedrijf heeft een groot aantal projecten waarbij waterstof wordt gebruikt: het Dimona-zweefvliegtuig, de ecoDemonstrator in 2012, de Phantom Eye-drone en, in 2015, een onbemand zonnevliegtuig... Zonder de ruimtevaartactiviteiten te vergeten: Boeing heeft met de NASA samengewerkt aan de ontwikkeling van een cryogene waterstoftank, een van de meest kritieke onderdelen voor toekomstige vliegtuigen.

"U zult zien dat we agressiever zullen zijn op het gebied van waterstof wanneer we zeker zijn van het vermogen ervan om de koolstofvoetafdruk van vliegtuigen te verkleinen," vertelde Chris Raymond, directeur duurzame ontwikkeling van Boeing, aan L'Usine Nouvelle als terzijde van het evenement. Productie, opslag, veiligheid, distributie... **Boeing heeft al te maken gehad met de moeilijkheden die gepaard gaan met het gebruik van waterstof.** Dat wil niet zeggen dat het onmogelijk is, maar het zal tijd kosten," zegt Raymond. **Wij denken niet dat waterstof vóór 2050 een echte hefboom voor decarbonisatie zal zijn.**

Waterstof en langeafstandsvliegtuigen gaan niet samen

Van zijn kant **heeft Airbus, bij monde** van zijn directeur Guillaume Faury, **zijn ambities de afgelopen maanden gekwalificeerd in termen van waterstof.** Bij de lancering van zijn vliegtuig met nulemissie in september 2020 wilde de Europese vliegtuigbouwer de vergroening van zijn vliegtuigen toezeggen aan de Franse regering, die de sector te hulp was geschoten, en tegelijk een voortrekkersrol willen spelen op het gebied van innovatie te midden van de crisis in de sector. De aankondiging kwam als een schok voor de gehele luchtvaartsector: de vliegtuigfabrikant had voordien in zijn civiele activiteiten niet de minste belangstelling voor dit onderwerp getoond.

Sindsdien **heeft Airbus duidelijk gemaakt dat het waterstofvliegtuig**

waarschijnlijk bescheiden van omvang zal zijn en dat het vooral regionale vluchten zal uitvoeren, vanwege de ruimte die aan boord nodig is voor deze nieuwe brandstof. **De bijdrage ervan tot de door de luchtvaartsector nagestreefde koolstofneutraliteit in 2050 belooft bescheiden te zijn.** Waterstof is de technologie van de tweede helft van de 21e eeuw," erkende Guillaume Faury begin juni op het Paris Air Forum, georganiseerd door La Tribune. Voor langeafstandsvluchten, zien we niet hoe het te gebruiken. Toch zijn deze vliegtuigen, die continenten met elkaar verbinden, verantwoordelijk voor 80% van de CO₂-uitstoot van het luchtvervoer. Airbus zet daarom in op SAF om de koolstofvoetafdruk van zijn vliegtuigen op korte en middellange termijn te verkleinen.

Hoewel Airbus verschilt van Boeing door een programma voor waterstofvliegtuigen op te zetten, zijn de strategieën van de twee fabrikanten op het gebied van decarbonisatie uiteindelijk eerder convergent. Pragmatisch en in een slechte financiële situatie, **geeft Boeing er de voorkeur aan zich te concentreren op SAF. Synthetische brandstoffen zouden vliegtuigfabrikanten in het gareel kunnen brengen: in tegenstelling tot FAS uit biomassa is voor deze andere familie van duurzame brandstoffen koolstof nodig... en waterstof.** De luchtvaartindustrie is een sector op lange termijn: het spel is nog lang niet uitgespeeld.

***Mijn commentaar:** Dit bevestigt de informatie die de afgelopen twee jaar is doorsijpeld: in 2050 zullen er geen waterstofvliegtuigen zijn.*

Er zullen andere oplossingen moeten worden gevonden om de luchtvaart koolstofvrij te maken.

Op de OMNES-conferentie van vorige maand was Anne Rigail, CEO van Air France, ook duidelijk: om de CO₂-uitstoot te verminderen, zullen duurzame brandstoffen de belangrijkste bijdrage leveren, maar niet de enige. Alle mogelijkheden om CO₂ te besparen moeten worden onderzocht.

Als dit niet volstaat om de doelstelling van 0% CO₂-uitstoot in 2050 te halen, zal het nodig zijn de resterende CO₂-uitstoot te compenseren.

Om een beter inzicht te krijgen in de reeds door Air France geleverde inspanningen en haar verbintenissen ten aanzien van de ecologische nood situatie, nodig ik u uit de website <https://airfranceacts.airfrance.com/fr> te bezoeken. U ontdekt er alle acties die Air France onderneemt voor een meer verantwoordelijke manier van reizen.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de

beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

> **Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.**

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

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor een periode van vijf jaar hebt verkozen, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten alleen Air France-aandelen.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, rubriek Air France-KLM employee shareholding](#).

> **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 4 juli gesloten op € 1,135. Het is deze week gedaald met -4,82%.

Sinds het begin van de kapitaalverhoging heeft het bijna 40% verloren.

Er zijn verschillende redenen voor deze daling. Het eerste is specifiek voor Air France-KLM: het is het mechanische gevolg van de kapitaalverhoging.

De twee andere redenen gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen: enerzijds de versnelling van de inflatie en anderzijds de talrijke in de zomer geplande annuleringen van vluchten in heel Europa.



Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar.

Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

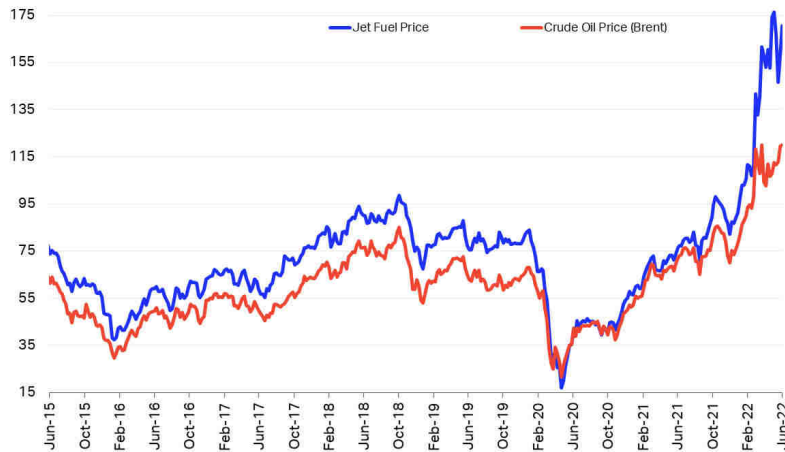
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedroeg EUR 2,79 voordat de kapitaalverhoging werd aangekondigd. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

> [Mijn commentaar op de evolutie van de](#) brandstofprijzen

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brentolie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt zeer duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juni 2022.

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Volgens specialisten is deze stijging te wijten aan een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te verzekeren, geeft het Franse leger namelijk al verscheidene jaren de voorkeur aan een uniform brandstofbeleid, dat erop gericht is alle materieel, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

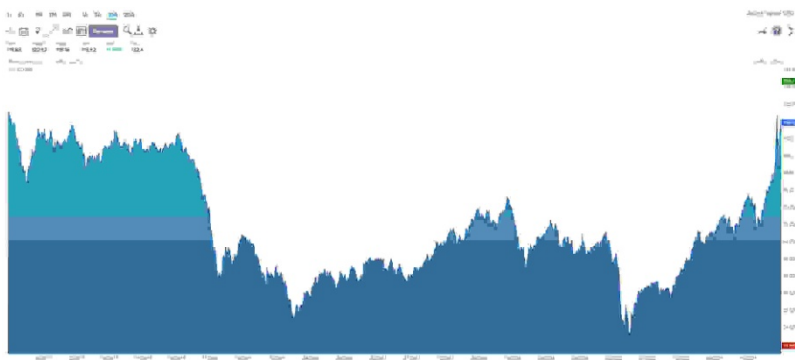
De vliegtuigbrandstof in Europa is deze week scherp gedaald van \$15 tot \$163 per vat.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$1 gedaald tot \$114 per vat.

Sinds midden februari schommelt hij tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.



Evolutie van de olieprijsen over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het

begin van de Covid-19 epidemie.

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

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het werknemersaandeelhouderschap...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u dit persbericht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

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

11160 mensen ontvangen dit persbericht live