

Parijs 2024: Air France en ADP bereiden zich voor op de Olympische Spelen

I Brief van François Robardet



In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen.

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°934, 16 oktober 2023

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Vorige week vond de conferentie "States of the Air 2023" plaats.

De conferentie behandelde de kwestie van de Olympische Spelen van 2024 voor het luchtvervoer, wat het onderwerp is van het eerste artikel hieronder.

Er werd ook veel gesproken over duurzame luchtvaart. Daar kom ik later op terug.

In de tussentijd nodig ik je uit om rond te kijken op de regelmatig bijgewerkte [Sustainable Aviation Observatory](#) website.

Veel leesplezier!

François

Persoverzicht van maandag

> **Parijs 2024: de privileges voorbereid door Air France en ADP voor**

Olympische VIP's

(bron Les Echos) 13 oktober - **Met nog negen maanden te gaan voor de Olympische Spelen in Parijs**, zetten de belangrijkste Franse luchtvervoersbedrijven hun voorbereidingen actief voort om ervoor te zorgen dat de ongeveer 60.000 deelnemers die komende zomer met het vliegtuig zullen arriveren, zo goed mogelijk worden verzorgd. De twee partners van de "Olympische Spelen 2024", **Air France en de ADP-groep, hebben een groot aantal vergaderingen gehouden met de burgerluchtvaartautoriteit en de betrokken ministeries om de laatste hand te leggen aan de regelingen**, die de komende maanden zullen worden onderworpen aan verschillende crashtests.

"Met nog negen maanden te gaan tot de Olympische Spelen, zitten we min of meer op één lijn met plan A," zegt Florian Bardon, die in het interministerieel comité dat de Spelen voorbereidt verantwoordelijk is voor mobiliteit. Maar we moeten ook werken aan Plan B's om onvoorziene gebeurtenissen het hoofd te kunnen bieden", legde hij uit tijdens een conferentie die donderdag werd gehouden bij de Franse burgerluchtvaartautoriteit.

Gezien de 200.000 passagiers die dagelijks op Roissy-CDG aankomen tijdens de piekperiode in de zomer, zijn de ongeveer 60.000 deelnemers aan de Olympische Spelen nauwelijks angstaanjagend. In vorige edities, in Londen en elders, heeft de organisatie van de Spelen zelfs geleid tot een daling van het aantal passagiers, omdat sommige toeristen en inwoners de neiging hadden om de betreffende bestemming te ontvluchten.

Om niet onvoorbereid te zijn, wedden ADP en Air France er echter op dat het evenement extra verkeer zal genereren, ook al komt geen van beide met cijfers. Bovendien hebben **deze Olympische bezoekers speciale kenmerken die speciale regelingen vereisen, zowel bij aankomst als bij vertrek.**

Ze komen over het algemeen in groepen aan, met bussen en met veel bagage die vaak niet standaard is," legt Renaud Duplay uit, die bij ADP verantwoordelijk is voor het dossier Parijs 2024. Een atleet die deelneemt aan de wielerevenementen komt bijvoorbeeld niet met één fiets, maar met drie, die allemaal een klein fortuin waard zijn. En **hoewel de aankomsten over meerdere dagen worden verspreid, zullen ze allemaal op min of meer dezelfde dag vertrekken, zodra de Spelen op 12 augustus zijn afgelopen.**

Deze Olympische klanten hebben daarom recht op een speciale behandeling van ADP en Air France. We zullen pre-check-in faciliteiten opzetten in het Olympisch Dorp en in de grote Parijse hotels," legt Air France CEO Anne Rigail uit. **En op de dag van het grote vertrek zal ADP ook een beveiligde, geheime locatie reserveren voor de Olympische delegaties om in te checken,"** voegt Renaud Duplay toe.

Wat de infrastructuur betreft, **kan ADP rekenen op de heropening van terminal 2C op Roissy-CDG, uitgerust met een nieuw bagagesorteersysteem. Terminal 2A op Roissy-CDG, momenteel gesloten wegens werkzaamheden, zal ook tijdelijk**

heropend worden. De belangrijkste vernieuwing op het gebied van infrastructuur is echter de komst van de metro op Orly, met de verlenging van lijn 14, die de huidige Orlyval zal vervangen. "De opening is gepland voor juni 2024", legt de directeur van ADP uit.

Aan de kant van Roissy-CDG zal de CDG Express echter geen deel uitmaken van Parijs 2024, ondanks de inspanningen van ADP om het project uit de sleur te krijgen en de toezeggingen aan het Olympisch Comité. De speciale spoorverbinding naar Parijs zal op zijn vroegst in 2027 in Roissy aankomen.

Tussen Parijs en Roissy-CDG zullen rijstroken worden aangelegd die gereserveerd zijn voor geaccrediteerde personen, zodat de gelukkigen de files en de ellende van de RER B kunnen vermijden. Maar voor de gewone passagiers en het personeel dat op het Roissy-CDG platform werkt, belooft de toegang tot het luchthavengebied vooral een nachtmerrie te worden, gezien de verkeersbeperkingen op de A1, de A13 en tweederde van de Parijse ringweg. Deze beveiligde corridors zijn heel erg eng voor ons", gaf Air France-directeur Anne Rigail donderdag toe tijdens een conferentie georganiseerd door de DGAC. Daar lig ik 's nachts wakker van. De meeste van onze medewerkers kunnen niet telewerken en sommigen hebben werktijden waarbij ze met de auto moeten komen. We moeten een plan B hebben als de luchthaven niet bereikbaar blijkt", zegt het hoofd van Air France.

Mijn commentaar: Er moet worden opgemerkt dat de aanleg van gereserveerde rijstroken voor atleten en andere geaccrediteerde personen het resultaat is van voorwaarden die zijn gesteld door het IOC.

Werknemers van de Parijse luchthavens die met de auto naar het werk moeten, zullen geduld moeten hebben.

Voor passagiers die niet betrokken zijn bij de Olympische Spelen zullen de dagen 11, 12 en 13 augustus lastig zijn.

Terwijl de aankomst van de atleten gespreid zal zijn, zal het vertrek geconcentreerd zijn op deze drie data die het einde van de Olympische Spelen van 2024 markeren.

> Geen procedure tegen KLM wegens schending voorwaarden staatssteun

(bron ANP, vertaald met DeepL) 13 oktober - **De firma zal geen juridische stappen ondernemen tegen KLM in het geschil over de niet-naleving door de luchtvaartmaatschappij van de voorwaarden van het Covid-19 steunpakket.** Het bedrijf heeft dit besluit genomen op basis van het advies van twee externe juridische adviseurs, waaronder de landsadvocaat. Volgens deze adviseurs heeft de rechtszaak geen "reële kans van slagen". "Dit is een zware en onbevredigende

conclusie", schreef demissionair minister van Financiën Sigrid Kaag in de Tweede Kamer.

Temeer daar uit de rapporten van ambtenaar Jeroen Kremers blijkt dat KLM zich niet aan enkele voorwaarden heeft gehouden", schreef mevrouw Kaag. De heer Kremers was door het kabinet aangesteld om toe te zien op de naleving van de gemaakte afspraken.

KLM kreeg in 2020 financiële steun toen het wereldwijde vliegverkeer bijna stil kwam te liggen door de vogelgriep-pandemie. Een groep banken verstrekke een noodlening, gegarandeerd door de overheid. In ruil daarvoor moest KLM zich verplichten tot structurele kostenbesparingen, waaronder het inleveren van salarissen van personeel.

In verschillende rapporten, waaronder het laatste, concludeerde de overheidsfunctionaris dat het bedrijf zich niet aan de afspraken hield. In zijn laatste rapport stelde de heer Kremers voor dat de heer Kaag zou overwegen de rechter in te schakelen om KLM te dwingen de afspraken na te komen. **Na bestudering van de verschillende opties die door de twee advocaten zijn voorgesteld, lijkt deze oplossing niet realistisch.**

Procederen omdat KLM zich niet zou hebben gehouden aan de structurele bezuinigingsafspraken is volgens de advocaten "kansloos". De tekst van de overeenkomst tussen de Staat en KLM is daarvoor niet precies genoeg. **Een tweede reden waarom juridische stappen weinig kans van slagen hebben, is dat KLM de lening inmiddels heeft terugbetaald.** De andere juridisch adviseur is echter van mening dat de staat nog steeds vorderingen heeft op KLM voor de periode voorafgaand aan de terugbetaling.

Volgens de brief van mevrouw Kaag betekent het feit dat de staat geen juridische stappen onderneemt niet dat de sfeer tussen beide partijen is gekalmeerd. "Het niet nakomen van de afspraken met de Staat heeft ontegenzeggelijk schade toegebracht aan de maatschappelijke positie van KLM en biedt geen steun voor het verlenen van steun aan individuele bedrijven in de toekomst", schrijft ze. Daarnaast blijft het bedrijf met KLM in gesprek over het terugdringen van de kosten en de noodzaak om belastingontduiking door vliegtuigbemanningen tegen te gaan.

KLM, die het niet eens was met de beoordeling van de overheidsfunctionaris, reageerde als volgt op het besluit van de heer Kaag: **"Zonder de overheid zou KLM de Covid-19 crisis niet hebben overleefd.** We zijn Nederland hier zeer dankbaar voor. In ongekende omstandigheden hebben we afspraken gemaakt om de bereikbaarheid van Nederland en het voortbestaan van KLM te behouden. En dat is gelukt.

De luchtvaartmaatschappij vervolgde: "Nederlanders kunnen direct vliegen naar 160 bestemmingen wereldwijd en KLM staat weer in de zwarte cijfers. De leningen zijn in juni 2022 terugbetaald. We blijven veel aandacht besteden aan structurele kosten en

het verduurzamen van KLM om haar concurrentiepositie te behouden."

Een van de voorwaarden van de staatssteun was om te stoppen met het faciliteren van mogelijke belastingontduiking. KLM zegt nog steeds van plan te zijn ervoor te zorgen dat personeel dat in het buitenland woont een reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer ontvangt. De luchtvaartmaatschappij wil ook doorgaan met haar structurele kostenbesparingsprojecten.

***Mijn commentaar:** Tijdens de crisis in verband met de Covid-19-epidemie verbond de Nederlandse regering een aantal voorwaarden aan de steun aan KLM. Een ambtenaar (de heer Kremers) werd door de Nederlandse regering aangesteld om erop toe te zien dat aan deze voorwaarden werd voldaan.*

Ik heb altijd het gevoel gehad dat de heer Kremers zijn boekje te buiten ging. Hij toonde een afkeer van het luchtvervoer en meer in het bijzonder van piloten.

Deze rapporten, die openbaar werden gemaakt, waren doorspekt met dwangbevelen over de strategie van KLM, zonder enig verband met de voorwaarden die de staat had gesteld.

Het besluit om KLM niet te vervolgen markeert het definitieve einde van haar missie.

Het zou werknemers (enigszins) moeten geruststellen over hun toekomst.

> **Waarom luchtvaartmaatschappijen steeds meer vliegtuigen kopen**

(bron Le Figaro) 9 oktober - **Vliegtuigbestellingen vervroegen om op tijd te kunnen leveren. Voor het eerst heeft een luchtvaartmaatschappij toegegeven voorzorgsaankopen te doen.** United Airlines, een van de grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, heeft zojuist een vaste order getekend voor 110 vliegtuigen, verdeeld over Airbus (60 A321neo) en Boeing (50 Dreamliner), voor 22,4 miljard dollar tegen catalogusprijs.

De vliegtuigen zullen tussen 2028 en 2030 worden geleverd.

(...)

"Dit is de eerste keer dat een luchtvaartmaatschappij verwachte vertragingen bij de levering als voornaamste reden opgeeft voor het plaatsen van een order, in plaats van het vergroenen van haar vloot of het ondersteunen van haar groei", zegt Marc Durance, een partner bij Indefi.

(...)

Alle westerse luchtvaartmaatschappijen volgen deze redenering. Zoals de Air France-KLM groep, die net 50 A350's heeft gekocht om zijn oude Boeing 777-200's en Airbus A330's tussen 2026 en 2030 te vervangen. De luchtvaartgroep heeft ook een optie genomen op nog eens 40 vliegtuigen. De behoeften van westerse

luchtvaartmaatschappijen komen bovenop die van maatschappijen in de rest van de wereld, met name in Azië, waar een groeiende middenklasse genoeg inkomen genereert om toegang te hebben tot vliegtuigen. **Volgens Airbus zal alleen al het binnenlandse verkeer in China verdrievoudigen en in India verviervoudigen tussen 2023 en 2042.**

Om aan deze sterke vraag te voldoen, hebben Indiase luchtvaartmaatschappijen gekozen voor een agressieve strategie om nieuwe vliegtuigen te kopen. Ook zij willen hun plaats in de lange leveringsrij veiligstellen. Dus voeren ze hun gigantische orders op. Afgelopen juni tekende IndiGo een historisch contract met Airbus voor 500 vliegtuigen uit de A320neo-familie ter waarde van 55 miljard euro. En rivaal Air India heeft de aankoop van 470 vliegtuigen bevestigd, verdeeld over Boeing (220) en de Europese rivaal (250).

Het resultaat: een file van orders. Sinds het begin van het jaar zijn er al meer dan 3300 nieuwe vliegtuigen aangekocht. 2023 is nu al een recordjaar en overtreft 2014 met 2888 bestelde vliegtuigen. **De orderboeken van Airbus** (dat net de symbolische mijlpaal van 8.000 te bouwen vliegtuigen is gepasseerd) **en Boeing** (5.588)

vertegenwoordigen dus acht tot tien jaar activiteit, afhankelijk van het model.

Maar onze fabrieken zijn niet ontworpen om aan deze vraag te voldoen. De laatste jaren zijn er steeds meer gevaren. Van industriële defecten (737 Max, 787 Dreamliner) tot problemen bij de aankoop van grondstoffen, tekorten aan gekwalificeerd personeel, tekortkomingen van onderaannemers en de desorganisatie van wereldwijde logistieke stromen, om nog maar te zwijgen van de gezondheids crisis en de oorlog in Oekraïne, de industriële systemen van fabrikanten lopen niet soepel. **"Bedrijven hebben zich dit aangetrokken en verhogen hun voorzorgsaankopen. Dit kost ze niet veel, aangezien ze bij de ondertekening een bescheiden aanbetaling doen van tussen de 1% en minder dan 5% van de waarde van het vliegtuig, dat zeven tot tien jaar later wordt geleverd"**, legt Marc Durance uit. Dit beleid is bedoeld om de meer dan waarschijnlijke gevolgen van vertragingen in de levering te verzachten. Een A320neo of 737 Max die vandaag wordt besteld, wordt pas in 2029 of 2030 geleverd. Dat is veel te lang voor luchtvaartmaatschappijen. Maar ze hebben weinig keus in een markt die gedomineerd wordt door het Airbus-Boeing duopolie. "De C919 van het Chinese Comac is geen alternatief, behalve voor Chinese luchtvaartmaatschappijen", vat de specialist van Indefi samen.

Vliegtuigfabrikanten hebben toegezegd de productiesnelheid te verhogen, maar dit blijft moeilijk. **Onderaannemers, die gemiddeld 65% van de waarde van vliegtuigen leveren, hebben het moeilijk om bij te blijven om verschillende redenen: personeelstekort, problemen om de productieverhoging te financieren en problemen om op regelmatige basis te leveren.** In 2022 mikte Airbus op een productie van 720 vliegtuigen, maar miste het zijn doelstelling met 661 geassembleerde vliegtuigen. De Europese reus heeft zichzelf hetzelfde doel gesteld van 720 vliegtuigen in 2023. Daarna is het van plan om de productiesnelheid verder te verhogen tot 65 A320neo per maand in 2024 en 75 per maand in 2026,

vergeleken met een gemiddelde van 47 per maand in 2021. Om dit te bereiken rekent Boeing op een flexibel wereldwijd productiesysteem, met tien fabrieken op drie continenten: Europa, Noord-Amerika en China.

Boeing van zijn kant probeert zijn productiesysteem te "stabiliseren" om de productie te versnellen. De Amerikaanse reus streeft naar 57 737 Max-toestellen per maand in 2025, vergeleken met de 42 per maand die eind 2023 worden verwacht. Maar Boeing wordt nog steeds geconfronteerd met fabricagefouten in bepaalde onderdelen, met name die van Spirit, een specialist in vliegtuigstructuren. **"De lucht- en ruimtevaartindustrie in de breedste zin van het woord, met haar fragiele ecosysteem van tier-2 leveranciers, verkeert in een staat van wanorde. De problemen met het opvoeren van de productiesnelheid zullen nog jaren duren"**, concludeert Marc Durance.

Mijn commentaar: ik vind het erg moeilijk om uit te leggen waarom het zo moeilijk is om reserveonderdelen voor vliegtuigen te vinden en waarom "de aanloopproblemen nog jaren zullen duren".

Maar hier zijn een paar punten van context.

De Covid-19 crisis viel samen met een groeiend besef van de dringende noodzaak om klimaatverandering tegen te gaan.

Enerzijds stopten leveranciers tijdens de gezondheids crisis bijna met de productie van reserveonderdelen voor vliegtuigen, waardoor ze een aantal ervaren werknemers verloren.

Anderzijds hebben luchtvaartmaatschappijen zich gerealiseerd dat een vroegtijdige vernieuwing van hun vloot absoluut noodzakelijk is als ze hun koolstofvoetafdruk aanzienlijk willen verminderen.

Tot slot heeft Boeing de grootste moeite om de productie van haar B737Max, B787 en B777-X vliegtuigen weer op te starten.

Deze daling van de productiecapaciteit, in combinatie met een sterke toename van het aantal orders, is één mogelijke verklaring.

De belangrijkste vraag blijft: hoe lang duurt het voordat de situatie weer normaal is?

> **Na recordzomer wil easyJet 157 Airbussen kopen**

(bron Les Echos) 12 oktober - **EasyJet denkt groot**, zelfs op afstand. De Britse luchtvaartmaatschappij kondigde donderdag aan dat ze een overeenkomst had bereikt met Airbus over **een bestelling van 257** grotere, zuinigere A320-toestellen

met één gangpad. Het gaat om een vaste bestelling van **56 A320's en 101 A321's**, het grootste model in de reeks, **met een optie om er nog eens 100 bij te kopen. De leveringen zouden** volgens het bedrijf **plaatsvinden tussen 2029 en 2034.**

De voltooiing van deze bestelling moet nog worden goedgekeurd door de raad van bestuur, wat geen formaliteit is bij easyJet. In het verleden hebben sommige aandeelhouders van het bedrijf, onder leiding van oprichter Stelios Haji-Ioannou, zich verzet tegen nieuwe orders en de voorkeur gegeven aan meer dividenden. Op de London Stock Exchange openden de aandelen van easyJet 2% lager.

De bestelling is bedoeld om een aantal van de 320 Airbus A319's en A320's in de vloot van easyJet te vervangen, maar ook om de groei van de luchtvaartmaatschappij na 2028 te ondersteunen. Het precieze aantal vervangende en extra vliegtuigen is nog niet bekend. Maar in ieder geval zal de komst van Airbus A321's met een grotere capaciteit dan de A319's en A320's easyJet in staat stellen om de kosten per stoel te verlagen, evenals het brandstofverbruik en dus de hoeveelheid CO2 die per passagier wordt uitgestoten. Om dezelfde redenen is easyJet ook van plan om een deel van haar vorige bestelling - 35 A320neo-toestellen - om te zetten in evenveel A321neo-toestellen.
(...)

Mijn commentaar: de aanpak van easyJet illustreert het vorige artikel.

De EasyJet-groep bestaat uit drie bedrijven :

. EasyJet (gevestigd in het VK) met 179 vliegtuigen (57 A319's, 112 A320's, 10 A321's)

. EasyJet Europe (gevestigd in Oostenrijk) met 128 vliegtuigen (37 A319's, 87 A320's, 5 A321's)

. EasyJet Switzerland (met hoofdkantoor in Zwitserland) met 27 luchtvaartuigen (27 A320's).

De 94 A319's zijn relatief oud (gemiddeld 15 jaar). Ze zullen worden vervangen door de eerste bestelde vliegtuigen.

De A320's zijn recenter (gemiddeld 8 jaar). Ze worden waarschijnlijk over een tiental jaar vervangen, waarschijnlijk door het laatst bestelde vliegtuig.

Al met al zijn maar weinig van de bestelde vliegtuigen bedoeld om de vloot van easyJet uit te breiden.

> Belasting op grote luchthavens: zal de prijs van je vliegticket stijgen?

(bron Capital) 16 oktober - **De begrotingswet voor 2024, die op 27 september bij**

de ministerraad is ingediend, bevat onder meer een belasting op de exploitatie van langeafstandsvervoersinfrastructuur. Kort gezegd is de regering van plan om de grootste luchthavens in Frankrijk te belasten met 4,6%. Alleen faciliteiten met exploitatie-inkomsten van meer dan €120 miljoen en een gemiddelde winstgevendheid van meer dan 10% zullen worden belast, en alleen op het deel dat deze drempels overschrijdt.

In detail zal dit gelden voor alle structuren van de Aéroports de Paris (ADP) groep, evenals voor een aantal regionale luchthavens zoals Marseille, Nice en Toulouse. De overheid zal minstens €500 miljoen heffen over een periode van vier jaar, waarvan €120-150 miljoen in 2024. Het totaal zal worden besteed aan het repareren van het spoornetwerk. Een fors bedrag, dat wel eens zou kunnen doorberekenen in de prijs van een vliegticket.

De ADP-groep, die de drie belangrijkste Parijse luchthavens beheert, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly en Paris-Le Bourget, heeft aangekondigd dat ze vanaf 2024 "ongeveer 75%" van de kostenstijging die met deze belasting gepaard gaat, zal doorberekenen via een verhoging "over twee tot drie jaar" van de heffingen die de luchtvaartmaatschappijen moeten betalen. Dit is "helemaal geen goed nieuws" volgens Anne Rigail, CEO van Air France, die op 28 september met RTL sprak. **"Een bedrijf als Air France betaalt elk jaar 3 miljard aan belastingen. In dit wetsvoorstel zouden alleen de grote luchthavens worden getroffen, waar Air France, maar ook alle Franse luchtvaartmaatschappijen, grotendeels actief zijn"**, betreurde ze.

Meer in het algemeen zouden alle betrokken luchthavens "deze belasting moeten doorberekenen in de luchthavengelden", verklaarde Nicolas Paulissen, algemeen afgevaardigde van de Union des Aéroports Français, op voorwaarde dat dit "goedgekeurd wordt door de Transport Regulation Authority". Dit aandeel "kan variëren van luchthaven tot luchthaven", voegt hij eraan toe. Het zou echter min of meer binnen deze marge moeten blijven: **de luchthavens zullen "minstens meer dan de helft van deze belasting"** doorberekenen aan de **luchtvaartmaatschappijen in de vorm van heffingen**, aldus de CEO.

In deze "sector met lage marges", aldus Nicolas Paulissen, zal de stijging van de heffingen "uiteraard" een impact hebben op de prijs van een vliegticket, tenzij de luchtvaartmaatschappijen beslissen om hun investeringen dienovereenkomstig te verminderen. De sector, zegt hij, "heeft een enorme hoeveelheid geld te investeren in termen van ecologische transitie". Hoe het ook zij, **de prijs voor de consument "zal de komende jaren zeker stijgen"**, verzekert hij ons. "Een van de vertekeningen in de decarbonisatie van de sector is de omschakeling naar duurzame vliegtuigbrandstof, die vier tot vijf keer duurder is dan paraffine", zegt de UAF Chief Executive. Misschien is dit de reden waarom mensen liever met de trein reizen dan met het vliegtuig.

Mijn commentaar: Luchthavenbelasting is een kostenfactor voor luchtvaartmaatschappijen in de komende jaren.

Maar het is minimaal vergeleken met de andere kostenstijgingen die komen gaan.

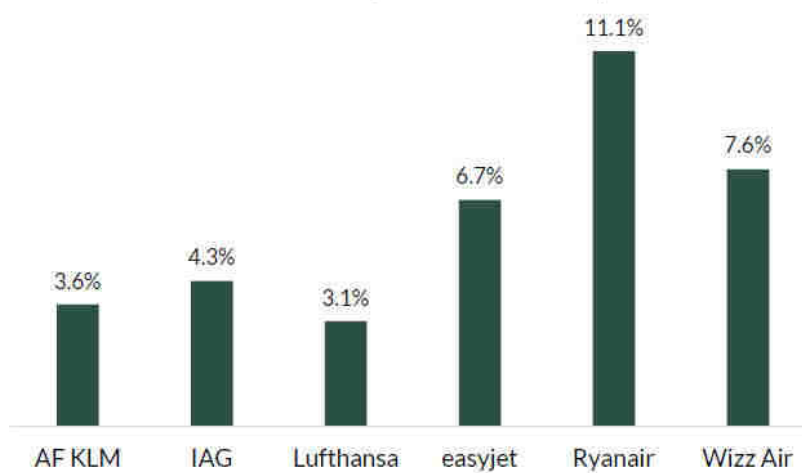
Opmerking: de volgende cijfers en grafieken zijn afkomstig uit de presentatie die ODDO gaf op de halfjaarlijkse bijeenkomst van de raden van toezicht van werknemersaandelenfondsen.

Koolstofcompensatiesystemen (ETS in Europa, Corsia wereldwijd) zullen evolueren, waardoor de kosten voor luchtvaartmaatschappijen zullen stijgen. ODDO schat dat tegen 2025 de extra kosten gemiddeld 4,1% van hun inkomsten zullen bedragen.

Het percentage duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) zal stijgen tot 2% in Europa (voor vluchten die opstijgen van een Europese luchthaven) in 2025, 6% in 2030 en 20% in 2035. Deze brandstoffen zullen gemiddeld 3 tot 4 keer meer kosten dan de huidige paraffine.

De impact van deze twee factoren op luchtvaartmaatschappijen wordt hieronder weergegeven (als percentage van de omzet). Bron ODDO

Estimated carbon costs in 2025 (ETS + CORSIA + SAF) relative to sales



Tot slot is de Europese Unie van plan om paraffine te belasten met 30 cent per liter ==> kolom 4 van de tabel hieronder

Om deze drie kostenstijgingen te compenseren, zouden de luchtvaartmaatschappijen hun ticketprijzen moeten verhogen met 7% (AF-KLM, Lufthansa en IAG) tot 15% voor easyJet en 24% voor Ryanair.

De bedragen (in miljoenen euro's) staan in onderstaande tabel (bron: ODDO).

What increase in yields to offset the cost of decarbonisation out to 2025?

€ m	ETS/CORSIA	SAF	In % of 2025e sales	Aviation fuel taxation	Yield increase needed to offset (in %)
Air France-KLM	502	701	3.6%	793	7
easyJet	572	162	6.7%	908	15
IAG	499	775	4.3%	825	8
Lufthansa	607	775	3.1%	1101	7
Ryanair	1442	362	11.1%	2155	24
Wizz Air	429	138	7.6%	609	16

Volgens ODDO zou de vraag in 2025 met 11,2% dalen als deze kostenstijgingen volledig aan de klanten zouden worden doorberekend.

Ik ben niet op de hoogte van soortgelijke prognoses voor de periode na 2025.

Aan de andere kant achten zowel ODDO als Lufthansa of IAG het onzeker of luchtvaartmaatschappijen in 2035 (of zelfs 2030) over de volumes duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) zullen beschikken die nodig zijn om hun doelstellingen te halen.

Het zal namelijk ongeveer acht jaar duren om de fabrieken te bouwen die deze nieuwe brandstof zullen produceren, en de aangekondigde projecten voor fabrieken zullen net genoeg zijn voor 2030, op voorwaarde dat er geen vertragingen optreden.

Het bereiken van de 2030-doelstellingen voor het koolstofvrij maken van het Europese luchtvervoer bevindt zich op een kritiek pad.

De vooruitzichten voor de groei van het aantal passagiers in Europa in de komende jaren zijn uiterst mager.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 16 oktober op **€12,05**. Het aandeel steeg deze week met **+5,61%**.

In twee maanden tijd heeft de koers van het Air France-KLM aandeel meer dan 30% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen staan er nauwelijks beter voor.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €12,53.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 19,04 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 24,00 euro, het laagste 11,0 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

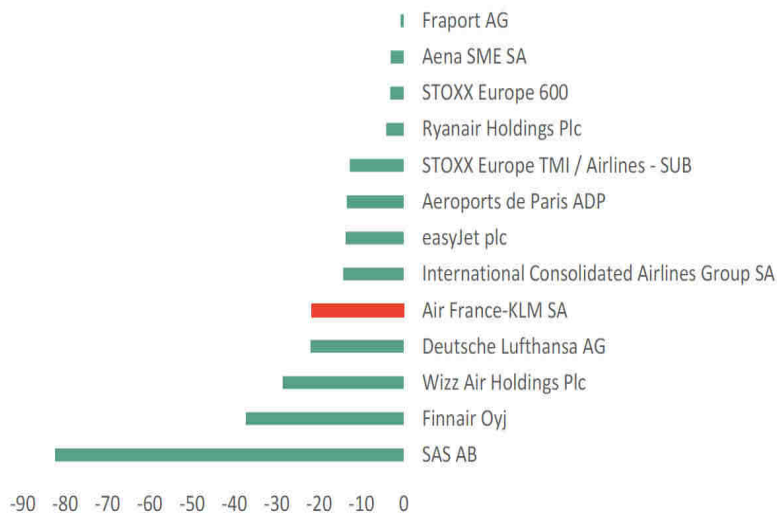
Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn nieuwe commentaar: Sinds de bekendmaking van de resultaten over het eerste halfjaar (eind juli) zijn de aandelenkoersen van alle luchtvaartmaatschappijen gedaald.

Afgezien van het zeer bijzondere geval van SAS (dat in de Verenigde Staten onder Chapter 11 staat), varieerden de dalingen van 5% voor Ryanair tot 30% voor Wizz Air.

Voor de drie langeafstandsluchtvaartmaatschappijen, IAG, Lufthansa en Air France-KLM, zijn de dalingen vergelijkbaar, tussen 20% en 25%.

Un fort de-rating depuis la publication du T2



Volgens ODDO zijn er verschillende factoren die de daling voor Air France-KLM verklaren.

- Hebben de passagiersopbrengsten niet hun hoogtepunt bereikt in een verslechterend macroklimaat?
- Wat is de ambitie van Air France-KLM om marktaandeel terug te winnen in het premium vrijetijdssegment?
- Zal de opleving van politieke risico's in Afrika niet een traditionele bron van hoge winstgevendheid afsnijden?

- Welke balans moet er worden gevonden tussen KLM en Air France als de strategie van de Nederlandse regering om het luchtvervoer minder zwaar te maken doorgaat?
- Welke hefboomen kunnen worden gebruikt om de kosten per eenheid te beheersen in een inflatoire omgeving? Risico van margedruk zonder rendementscompensatie.
- Is het beleid van vlootvernieuwing niet te snel gezien de verwachte cashgeneratie?
- Hoe kan SAS zijn winstgevendheid ombuigen in een context van druk van LCC's, met machtige vakbonden en regeringen die interventionistisch blijven?
- De kans om deel te nemen aan een consolidatiebeweging die traditioneel waarde vernietigt in Europa voor de operator die ze lanceert.

De andere Europese luchtvaartmaatschappijen worden beïnvloed door de meeste van deze factoren.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg sterk met \$13 tot \$130. De prijs was eind juni \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$2 tot \$90 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt hij tussen \$75 en \$99.

De kloof tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is groter geworden. Het staat nu op \$40, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de \$15 lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.

***Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is deze week sterk gestegen, van \$29 naar \$40 per vat.*

Voor het conflict in Oekraïne was het ongeveer \$15. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.

Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.

== citaat: Air France-KLM Group UNIVERSAL RECORDING DOCUMENT 2022, pagina 173 :

(Aldus) had de Air France-KLM Groep een beleid ingevoerd waarbij het brandstofprijrisico systematisch werd afgedekt, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).

Aan het begin van de Oekraïense crisis, tegen een achtergrond van hoge volatiliteit en spanningen op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France-KLM Groep nieuwe afdekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico in verband met de ontkoppeling tussen indices die de prijs van ruwe olie weerspiegelen (Brent ICE) en indices die de prijs van geraffineerde producten weerspiegelen (Gasoil ICE en Jet CIF NWE) beter af te dekken.

== einde citaat

Kortom, een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel).

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn opmerking: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het

10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de tegoeden overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.

Dit systeem is ook van toepassing op de PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U 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 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 fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

Details

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

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

Je kunt me al je vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me](#) een e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.566 mensen ontvangen dit persoverzicht live