

Brussel verhardt zijn doctrine en bedreigt het huwelijk tussen Lufthansa en ITA



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

Nr. 952, 19 februari 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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,

Aan het einde van deze nieuwsbrief vindt u een aantal artikelen over de resultaten van Airbus, Safran en ADP in 2023.

Airbus boekte een nettowinst van 3,789 miljard euro (omzet van 65,446 miljard euro)

Safran rapporteerde een geconsolideerde nettowinst van 3,4 miljard euro (omzet van 23,2 miljard euro)

De ADP groep boekte een nettowinst van 631 miljoen euro (omzet van 5.495 miljoen euro).

Al deze bedrijven maken winst.

De resultaten van Air France-KLM, die aan het eind van de maand worden verwacht, zullen aantonen dat de luchtvaartmaatschappijen de stiefkinderen zijn in de waardeketen van het luchtvervoer.

Het vooruitzicht van nieuwe belastingen om klimaatverandering tegen te gaan zal de situatie alleen maar verergeren. Deze belastingen zullen uitsluitend door de luchtvaartmaatschappijen worden gedragen.

Veel leesplezier

Persoverzicht van maandag

> Brussel scherpt zijn doctrine aan en bedreigt het huwelijk tussen Lufthansa en ITA

(bron Le Figaro) 19 februari 2024 - In Europa staan grote consolidaties van luchtvervoer op stapel. Maar zullen ze ooit werkelijkheid worden? In een tijd waarin de ticketprijzen de pan uit rijzen, **luiden reisbureaus, touroperators en luchthavens de noodklok door te stellen dat "de lopende operaties met ITA, Air Europa, Sas en TAP ertoe zullen leiden dat de vijf grootste groepen (Lufthansa, Air France-KLM, IAG, Ryanair en easyJet) 73,5% van de markt zullen controleren, tegenover 47% bijna twintig jaar geleden. Dit zal de concurrentie op duizenden vliegroutes aanzienlijk beperken"**.

Deze waarschuwing komt op het juiste moment, nu **het Directoraat-generaal Concurrentie van de Europese Commissie, dat verschillende zaken onderzoekt, bezig is zijn eisen aan te scherpen**. Dit geldt niet alleen voor grote operaties, zoals de overname van Air Europa door IAG, maar ook voor kleinere, zoals de overname door Lufthansa van het Italiaanse ITA, aanvankelijk met een belang van 41%, maar binnen twee jaar oplopend tot 100%. En voor deze operatie heeft de Europese Unie (EU) het nodig geacht een diepgaand onderzoek in te stellen, ondanks de voorstellen van de Duitse luchtvaartmaatschappij om start- en landingslots vrij te maken.

De Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA (opgericht in 2020 na het verdwijnen van Alitalia) is een kleine operator, met 20% van de binnenlandse vluchten op het schiereiland in 2022, maar slechts 3,5% van de vluchten binnen Europa en 7,1% van de internationale vluchten **vanuit Italië**. Het moet opboksen tegen de overweldigende dominantie van Ryanair, dat 50% van de binnenlandse vluchten (78% voor alle low-cost maatschappijen) en 37,5% van de Italiaanse vluchten met Europa in handen heeft. **"In geen enkel ander Europees land heeft de gevestigde nationale luchtvaartmaatschappij zo'n laag marktaandeel en de grootste low-cost maatschappij zo'n groot marktaandeel"**, zegt Ugo Arrigo, voormalig directeur van ITA. Hij is zelfs verbaasd over de opening van een fase 2-onderzoek naar de fusie met Lufthansa.

Maar Brussel denkt niet in marktsegmenten, maar lijn per lijn. In Centraal-Europa wijst het op het ontstaan van monopolies, gezien het feit dat de Lufthansa plus ITA groep 66% van de slots controleert op Linate, de luchthaven die het dichtst bij Milaan ligt. Met name op de routes Linate-Frankfurt-Brussel, maar ook vanaf Fiumicino op de routes Rome-Frankfurt, Rome-München en Rome-Zürich. Lufthansa heeft aangeboden om slots vrij te maken op Linate. Maar omdat "het vrijmaken van slots alleen niet langer volstaat", vraagt Brussel aan Lufthansa om bepaalde routes

op te geven. Wat intercontinentale vluchten betreft, is de EU van mening dat "de transactie de concurrentie op bepaalde routes tussen Italië en de Verenigde Staten, Canada, Japan en India zou kunnen verminderen, vanwege de sterke concurrentie tussen ITA, Lufthansa of Lufthansa's joint venture-partners". United Airlines en Air Canada zijn partners van de Duitse luchtvaartmaatschappij in de A++ joint venture. **De Europese Commissie verbreedt de reikwijdte van haar analyse,"** zegt Leonard Berberi, luchtvaartspecialist bij Corriere della Sera. Ze houdt ook rekening met routes met tussenstops waarbij het tijdsverschil niet meer dan 2 tot 3 uur bedraagt voor dezelfde bestemming. En **het beperkt zich niet tot de routes van de nieuwe groep, maar omvat ook de luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van de allianties**". Het is binnen deze allianties en joint ventures dat luchtvaartmaatschappijen afspraken maken over prijzen, routes, frequenties en dienstregelingen, en inkomsten delen. **Op de route Rome-New York, bijvoorbeeld, zullen ITA en A++ 54% van de aangeboden stoelen hebben tegen 2024.**

Maar de meest radicale verandering van aanpak van de EU ligt ergens anders. Ze vraagt Lufthansa-ITA om logistieke bijstand te verlenen aan de kopers van de vrijgekomen slots gedurende 3 tot 5 jaar, totdat de koper een financieel evenwicht heeft gevonden. Dit is wat Lufthansa al deed toen het op 13 februari groen licht gaf voor de operatie Korean Air-Asiana, waarbij haar vrachtactiviteiten betrokken waren. Ook deze keer vraagt Lufthansa, volgens Leonard Berberi, aan ITA om codeshare-overeenkomsten te sluiten met de koper van de routes, wie dat ook mag zijn, maar ook om op eigen kosten afhandelingsdiensten te verlenen tegen een tarief van 20 tot 25 euro per ingestapte klant, om de maatschappij toe te laten tot het frequent flyer-programma en om haar klanten te ontvangen in de lounges van ITA. Hoewel ITA geen onderhoudsbedrijf heeft, vraagt de Commissie Lufthansa om aandelen in Technik, haar zeer winstgevende vliegtuigonderhoudsbedrijf, te verkopen. "Zij is van mening dat de overname van ITA, waaraan zij onderhoudsdiensten zal verlenen, Lufthansa een concurrentiebeperkend voordeel zal opleveren", legt Leonard Berberi uit. Kortom, de Commissie valt juist de synergieën aan die de kern vormen van consolidatieoperaties. Onaanvaardbaar voor Lufthansa.

Al deze eisen leiden tot veel ergernis, om niet te zeggen onbegrip, aan Italiaanse kant, waar we weten dat ITA te klein is om onafhankelijk te blijven. De alliantie met Lufthansa is de enige die de toekomst garandeert. "Gezien de omvang van ITA lijken de eisen van de Europese Unie buitensporig, om niet te zeggen ongeloofwaardig", legt Andrea Giuricin, een luchtvaartconsultant, uit. Elf vakbonden van ITA en Lufthansa hebben zelfs een brief geschreven aan Margrethe Vestager om de fusie te verdedigen. Als de EU tot de conclusie komt dat consolidatie niet mogelijk is vanwege een gebrek aan concurrentie in de Europese hubs," analyseert Ugo Arrigo, "dan zal ITA geen toenadering kunnen zoeken tot welke luchtvaartmaatschappij dan ook en zal geen enkele maatschappij in de toekomst kunnen fuseren met de maatschappijen die hun hubs domineren. Omdat de concurrentie de facto zeer beperkt is in alle Europese hubs door de 'historische

rechten' waardoor de dominante maatschappijen hun slots konden behouden".

Mijn commentaar: De Europese Commissie lijkt steeds meer aandacht te besteden aan fusies tussen luchtvaartmaatschappijen.

Betekent dit dat de huidige projecten op de helling kunnen komen te staan?

Dit is een mogelijkheid die Europese luchtvaartmaatschappijen zou kunnen destabiliseren en hun vermogen om te concurreren met luchtvaartmaatschappijen uit de VS, Azië, de Golf en zelfs het Midden-Oosten (Turkish Airlines) zou kunnen beperken.

Opmerking: het artikel verwijst naar A++. Dit is de joint venture tussen Lufthansa, United Airlines en Air Canada op de Noord-Atlantische Oceaan.

> Schiphol zegt er alles aan te doen om deze zomer voldoende personeel te hebben

(bron Belga) 16 februari 2024 - Volgens Robert Carsouw, CFO van Schiphol Group, het bedrijf dat de luchthaven exploiteert, is **er onlangs een groot aantal beveiligers aangenomen om de chaos van de zomer van 2022 te voorkomen.**

Toen ontstonden er lange rijen op de luchthaven door een gebrek aan beveiligingspersoneel.

Afgelopen zomer verliep echter veel soepeler. Passagiers waren beter voorbereid, bijvoorbeeld door hun handbagage efficiënter in te pakken. Uiteindelijk was 95% van de vertrekkende passagiers in minder dan acht minuten door de veiligheidscontroles heen. Over het hele jaar deed 93% van de passagiers er minder dan 10 minuten over om door de veiligheidscontrole te gaan, zo blijkt uit de jaarcijfers van Schiphol. De gemiddelde wachttijd was vorig jaar drie minuten.

Het aantal vertrekkende passagiers onder het beveiligingspersoneel is momenteel iets hoger dan het aantal aankomende passagiers, aldus Ruud Sondag, het hoofd van Schiphol, die aan het eind van de maand aftreedt. Maar **om het tekort aan te vullen, werft de luchthaven nieuw personeel en probeert het de arbeidsomstandigheden te verbeteren.** Beveiligers hebben dit jaar ook recht op een extra toelage. Deze bedraagt €1,40 per uur tot september, daarna 70 cent per uur voor de maanden daarna.

Schiphol heeft vorig jaar bijna 2.000 nieuwe beveiligers aangenomen.

Mijn commentaar: Het komende zomerseizoen lijkt een lastig seizoen te worden voor KLM.

Moeilijkheden met het werven van grondpersoneel op de luchthaven betekent dat de dienstregeling zal moeten worden aangepast om pieken zoveel mogelijk te

vermijden.

> **Delegatie in de openbare dienst van luchtvaartmaatschappijen: redenen van de Uitvoerende Raad om Air France en Air Corsica te kiezen voor de verbindingen Parijs-Corsica**

(bron France Télévisions) 15 februari 2024 - Het was al maanden onzeker, maar de Corsicaanse Uitvoerende Raad heeft nu zijn keuze gemaakt: **het consortium Air Corsica en Air France moet alle openbardienstverbindingen tussen Corsica en de luchthaven van Parijs-Orly blijven exploiteren.**

Hun bod werd bevredigender geacht dan dat van Volotea, dat voor het eerst een bod had gedaan om het contract voor de routes Bastia - Paris Orly en Ajaccio - Paris Orly in de wacht te slepen.

(...)

In een rapport dat nog vertrouwelijk is, maar dat France 3 Corse ViaStella heeft kunnen raadplegen, zet de uitvoerende raad van Corsica de redenen voor dit voorstel uiteen.

Uit **het** rapport blijkt dat **de twee offertes zijn onderzocht aan de hand van drie criteria**: het bedrag van de gevraagde financiële compensatie (d.w.z. de betaling door de overheid aan de concessiehouders van een compensatie om het financiële evenwicht van het contract te waarborgen, waarbij de kosten van de dienst niet alleen door de gebruikers worden gedragen); de kwaliteit van de dienstverlening; en de financiële en juridische soliditeit van de offerte.

Voor elk van deze punten werd een cijfer toegekend, gaande van één (zeer ontoereikend) tot zes (zeer bevredigend, verbintenissen die de verwachtingen overtreffen).

Voor het eerste criterium, financiële compensatie, kreeg de Spaanse luchtvaartmaatschappij Volotea de hoogste score. Haar offertes werden als bevredigend beoordeeld (5), vergeleken met een redelijke score (4) voor het consortium Air Corsica - Air France.

Voor de route Ajaccio - Paris Orly stelde Volotea een financiële compensatie voor van 19,7 miljoen euro per jaar (73,9 miljoen euro over de vier jaar van de PSD). Dit is 13% **minder dan het door het consortium Air Corsica - Air France gevraagde bedrag van 22,3 miljoen euro per jaar** (83,8 miljoen euro in totaal, d.w.z. 9,9 miljoen euro extra).

Voor de route Bastia - Paris Orly heeft Volotea een financiële compensatie voorgesteld van 22,7 miljoen euro per jaar (85,3 miljoen euro over de vier jaar van de ODV). Dit is 12,4% **minder dan het door het consortium Air Corsica - Air France gevraagde bedrag van 25,6 miljoen euro per jaar** (95,9 miljoen euro in totaal, d.w.z. 10,6 miljoen euro extra).

De Spaanse luchtvaartmaatschappij behoudt dit voordeel niet als het gaat om de andere twee criteria: de kwaliteit van de dienstverlening wordt als voldoende beoordeeld (4), vergeleken met voldoende voor de groep Air Corsica - Air France (5). Ten slotte wordt de financiële en juridische soliditeit van het dossier als bevredigend beoordeeld voor Volotea (4), tegenover zeer bevredigend voor het consortium (6).

De algemene score was dus in het voordeel van Air Corsica en Air France, wat de uitvoerende raad van Corsica ertoe heeft aangezet voor te stellen de overeenkomsten voor de uitbesteding van de openbare dienst aan het consortium te gunnen.

(...) Er zij

op gewezen dat **het consortium Air Corsica - Air France voor de verbindingen Calvi - Parijs Orly en Figari - Parijs Orly - verbindingen zonder concurrentie - een financiële compensatie heeft gevraagd van respectievelijk 9,7 miljoen euro en 7,4 miljoen euro per jaar.**

(...)

In dit document van de uitvoerende raad van Corsica komt ook de kwestie van het tarief voor ingezetenen aan de orde. Een "noodzaak" die door de CdC wordt verdedigd, zo staat er, en die door de Europese Commissie is gehoord met het oog op het onderzoek van het dossier van de ODV Corsica 2024-2027.

De tarieven voor inwoners voor de vier jaar van deze verschillende verbindingen zijn vastgesteld op 111,6 euro (incl. belastingen) voor een retourvlucht tussen Corsica en Marseille, 109,4 euro (incl. belastingen) voor een retourvlucht tussen Corsica en Nice, en 215 euro (incl. belastingen) voor een retourvlucht tussen Corsica en Parijs.

(...)

Mijn commentaar: Het waarborgen van de territoriale continuïteit brengt aanzienlijke kosten met zich mee.

Als je de bedragen die Air Corsica en Air France vragen bij elkaar optelt, kom je op een totaal van 86 miljoen euro per jaar (de verbindingen tussen Nice en Corsica niet meegerekend, ik heb de cijfers niet).

Maar het Corsicaanse transportbureau heeft een budget van 80,4 miljoen euro per jaar om de openbaredienstverplichtingen voor deze ODV te compenseren.

De staat zal het verschil moeten dekken. Dit was al eerder het geval. Voor de laatste ODV werd 38 miljoen euro extra gevraagd aan Parijs.

> Volotea zwaar beboet: personeel vloog te veel

(bron Capital) 15 februari 2024 - De lucht wordt donkerder boven **Volotea**. De

veroordeling van de Spaanse lagekostenmaatschappij is zojuist bevestigd door het Hof van Beroep in Rennes, meldt Ouest-France. In juni 2022 werd de maatschappij door de politierechtbank van Nantes veroordeeld **voor het niet naleven van de regels voor de vliegtijden van haar cabinepersoneel, d.w.z. piloten, stewards en stewardessen**. Waarvan werd het bedrijf beschuldigd? In wezen had het bedrijf zijn personeel meer uren laten werken dan was toegestaan volgens de Franse wet, maar gebaseerd op Europese wetgeving.

Piloten mochten bijvoorbeeld tot 106 uur per maand werken, terwijl ze niet meer dan 90 uur mochten werken. De rechtbank maakte melding van in totaal 165 overtredingen in zes maanden tijd, tussen april en september 2018. **Deze overtredingen hadden betrekking op de werktijden, maar ook op de verplichte rustperiode na een vlucht**. De lagekostenmaatschappij, die 700 personeelsleden in Frankrijk in dienst heeft, kreeg een boete van 247.450 euro opgelegd. In 2022 betwistte het voormalige hoofd personeelszaken van de luchtvaartmaatschappij in Frankrijk deze feiten en beriep zich op goede trouw.

(...) Het

voormalige hoofd personeelszaken kreeg ook een boete van €60.000, die gedeeltelijk werd opgeschort. Hij is nu werkloos. Het is **een slechte tijd voor Volotea, dat er al van is beschuldigd de avondklok voor het landen en opstijgen op Nantes te hebben overtreden**. Op woensdag 14 februari heeft de maatschappij toegezegd haar laatste landingen te vervroegen naar 22.30 uur (in plaats van 23.00 uur) vanaf 31 maart. Wordt vervolgd.

***Mijn commentaar:** De veroordelingen van Volotea (in Nantes en ook in Bordeaux voor zwartwerk in 2021) hebben waarschijnlijk meegespeeld in de beslissing van het Corsicaanse parlement (zie vorig artikel).*

> **Airbus: omzet stijgt, winst daalt**

(bron Les Echos) 15 februari 2024 - **2023 zal een goed jaar zijn geweest voor Airbus, maar niet het beste**. Ondanks een omzetstijging van 11%, tot 65,446 miljard euro, en een bruto bedrijfsresultaat van 5,838 miljard (+4%), boekte het lucht- en ruimtevaartconcern een nettowinst die met 11% daalde, tot 3,789 miljard euro. Het overgedragen bedrijfsresultaat daalde ook met 14% tot 4,6 miljard euro.

Een gemengd beeld ondanks een recordaantal orders voor commerciële vliegtuigen (2.319 vóór annuleringen en 2.094 netto orders), met een totale waarde van 186,5 miljard euro, wat het marktaandeel van Airbus op bijna 60% van de wereldwijde vliegtuigorders bracht.

"We hebben onze doelstellingen bereikt in een context die complex en moeilijk blijft", zei Guillaume Faury, CEO van Airbus, die ook de uitbetaling van een speciaal dividend van €1 per aandeel aankondigde.

Deze resultaten werden goed ontvangen door beleggers. **De resultaten voor 2023 kwamen in grote lijnen overeen met onze verwachtingen**, hoewel de vrije kasstroom onze verwachtingen overtrof", aldus Tom Chruszcz, Senior Director bij

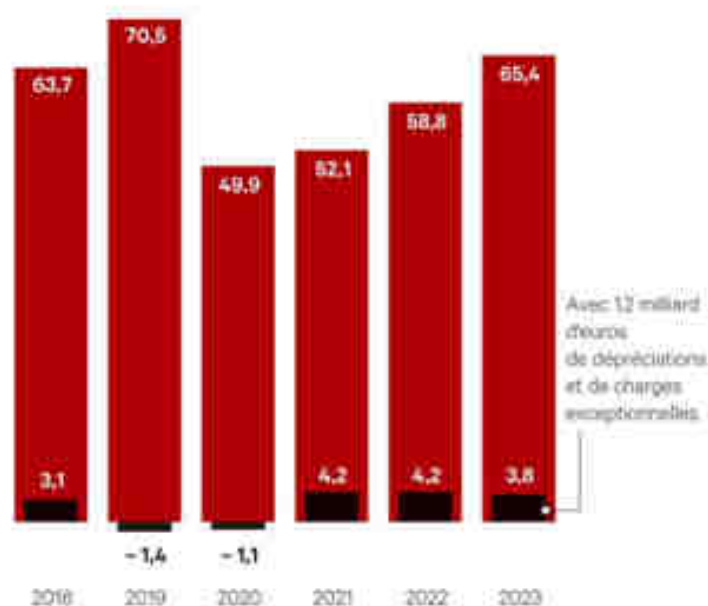
Fitch Ratings. Het speciale dividend van €1 per aandeel is een positief teken van het vertrouwen van het management in de onderliggende kracht van de markt en de verwachting van verbeterde kasstroomgeneratie".

De winstdaling was het gevolg van bijzondere waardeverminderingen en bijzondere lasten van in totaal € 1,235 miljard, voornamelijk als gevolg van een neerwaartse herwaardering van de waarde van afgeronde orders.

Les comptes d'Airbus

En milliards d'euros

■ Chiffre d'affaires ■ Résultat net part du groupe



SOURCE: BLOOMBERG



De orderportefeuille van Airbus is zo vol, met op 31 december nog 8.598 te leveren vliegtuigen, dat de uiteindelijke waarde van sommige daarvan moet worden bijgesteld, meestal naar beneden, tussen de datum waarop het contract wordt ondertekend en de verwachte leverdatum, enkele jaren later.

De vliegtuigbouwer moest echter ook een nieuwe voorziening van 600 miljoen euro nemen voor extra kosten in zijn ruimtevaartactiviteiten, 41 miljoen euro voor het A400M-programma en 81 miljoen euro voor de herstructurering van zijn aerostructures-divisie, waardoor het bedrijfsresultaat daalde.

Ondanks deze meer dan respectabele balans is **Airbus ook niet teruggekeerd naar het activiteitsniveau van 2019**, toen de groep een omzet van meer dan 70 miljard euro behaalde, met 768 leveringen van commerciële vliegtuigen, tegenover

735 vorig jaar.

De divisie commerciële vliegtuigen blijft zelfs ver onder het niveau van voor de crisis, met een omzet van 47,7 miljard euro, tegenover 54,7 miljard in 2019, en een ebit van 3,61 miljard, een daling van 25% ten opzichte van 2022. **Dit staat tegenover een omzet van 33,9 miljard dollar en een verlies van 1,635 miljard dollar voor de divisie commerciële vliegtuigen van Boeing in 2023.**

Aan de andere kant zou Airbus in 2024 moeten terugkeren naar en zelfs boven zijn niveau van voor de crisis, aangezien de groep mikt op ongeveer 800 leveringen van commerciële vliegtuigen (tegenover 768 in 2019) en een ebitda van tussen de 6,5 en 7 miljard euro.

De groep heeft ook bevestigd dat het de productie na dit jaar zal blijven opvoeren, met een doelstelling van 75 A320's (tegenover 57 vandaag), 14 A220's en 10 A350's per maand in 2026. Om dit te bereiken heeft Airbus al een A321 assemblagelijijn toegevoegd in Toulouse en is het begonnen met de bouw van extra assemblagelijnen in Tianjin (China) en Mobile (VS). "We zijn goed op weg om dit doel te bereiken", verzekerde de CEO.

En dat ondanks de aanhoudende problemen in de leveranciersketen, die blijven zorgen voor vertragingen in de productie. "We streven ernaar om het beste compromis te vinden tussen de sterke vraag naar vliegtuigen en de vele problemen in de toeleveringsketen", legde Guillaume Faury uit.

De vliegtuigbouwer bevestigde ook dat de langverwachte A321 XLR dit jaar in dienst zou komen, maar met een kleine vertraging, aangezien de eerste levering, die aanvankelijk gepland stond voor het tweede kwartaal, is verschoven naar het derde kwartaal.

"We zijn de laatste fase van certificering ingegaan en de eerste A321 XLR zal eind 2023 in productie gaan", verklaarde de CEO van Airbus. **Een andere gebeurtenis die dit jaar wordt verwacht, is de eerste lancering van de nieuwe Ariane 6-draagraket, die Europa weer toegang tot de ruimte zal geven.**

Elders hebben Airbus Helicopters en Airbus Defence and Space hun niveau van voor de crisis al overtroffen, met een omzet van respectievelijk €7,33 miljard en €11,5 miljard. Airbus Helicopters heeft ook zijn bedrijfsresultaat met 12% verbeterd ten opzichte van 2022 (€717 miljoen), terwijl Airbus D&S vorig jaar weer winst maakte (€220 miljoen).

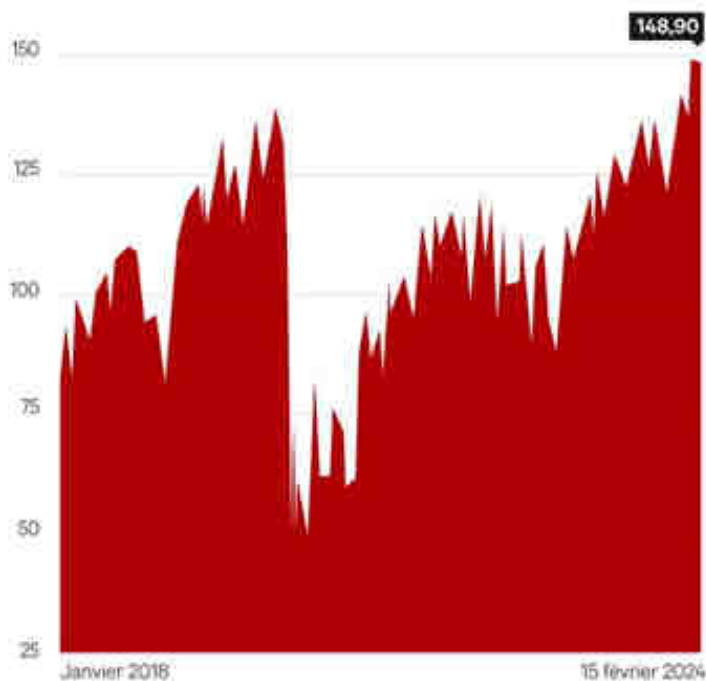
De Defence and Space-tak zal dit jaar echter zijn herstructureringsinspanningen moeten voortzetten om weer een bevredigend niveau van winstgevendheid te bereiken. Op 1 januari is een nieuwe organisatiestructuur van kracht geworden, die hieraan zou moeten bijdragen.

Guillaume Faury bevestigde ook dat de gesprekken met Atos over een mogelijke overname van hun BDS divisie worden voortgezet, ondanks de benoeming van een ad hoc curator bij het digitale dienstenbedrijf. "De algemene situatie bij Atos maakt de uitkomst [van deze

gesprekken] een beetje moeilijker, maar we zetten onze gesprekken voort".

La bonne tenue d'Airbus en Bourse

En euros



SOURCE : BLOOMBERG



Mijn commentaar: Airbus ligt ver voor op Boeing in 2023.

De orderportefeuille is bijna vol. Luchtvaartmaatschappijen die nieuwe bestellingen willen plaatsen, zullen geduld moeten hebben.

> **Waarom Safran en GE "gevangen" zitten door het enorme succes van een vliegtuigmotor**

(bron Les Echos) 18 februari 2024 - **Safran heeft problemen van de rijken. Paradoxaal genoeg is een daarvan het ongelooflijke succes van de Leap vliegtuigmotor.**

Leap, gefabriceerd in samenwerking met GE uit de Verenigde Staten, drijft al alle Boeing 737 Max vliegtuigen aan (waarvoor het de enige motor is). Maar het is ook bezig om zijn enige concurrent op de Airbus A320, de Amerikaanse Pratt & Whitney, te marginaliseren. Dit zou goed nieuws kunnen lijken als Safran en GE niet al te veel te doen hadden om nog meer marktaandeel te veroveren.

In 2023 zal de Leap van Safran en GE 75% van de orders hebben binnengehaald tegen de PW1100 GTF van Pratt & Whitney, tegenover 70% in 2022. **Eind december had de bestseller van de groep een totaal van 10.675 orders**, waarvan er vorig jaar meer dan 2.500 werden binnengehaald, wat in het huidige tempo goed is voor meer dan zes productie jaren.

De CEO van Safran, Olivier Andriès, herhaalde dit vrijdag nog eens bij de presentatie van de jaarresultaten. Ons doel is niet om zo'n groot marktaandeel te bereiken", herhaalde hij. Want daarna moeten we kunnen produceren en leveren. Sinds de start van het Leap-programma zitten we op 60%, wat al behoorlijk veel is, als je bedenkt dat we met de CFM56 [de voorganger van Leap, noot van de redactie] tussen de 50% en 60% zaten.

Maar **Safran en GE mogen dan wel de rem zetten op hun gezamenlijke dochteronderneming CFM, die verantwoordelijk is voor de marketing van Leap, maar de technische problemen met de GTF van Pratt & Whitney zijn genoeg om de meerderheid van de A320 NEO-klienten in de armen van Leap te drijven.**

Veel luchtvaartmaatschappijen wendden zich tot ons," geeft Olivier Andriès toe. Inclusief luchtvaartmaatschappijen die al GTF-klienten zijn en graag op de Leap willen overstappen, zoals Indigo en Qatar Airways hebben gedaan.

Pratt & Whitney geeft zelf toe dat de inspecties en reparaties die moeten worden uitgevoerd aan de ongeveer 3.000 defecte GTF-motoren gemiddeld zullen resulteren in het aan de grond houden van zo'n 350 A320's per maand gedurende 2024, met een piek van 650 vliegtuigen in het voorjaar. Maar ondanks alle verzoeken hebben Safran en GE noch de wens noch de middelen om Pratt & Whitney te vervangen.

En daar is een goede reden voor! Beiden worstelen nog steeds om terug te keren naar hun productieniveaus van voor Covid en zelfs om aan hun verplichtingen te voldoen. Vorig jaar kon hun gezamenlijke dochteronderneming CFM slechts 1.570 Leaps afleveren. Dat zijn er 434 meer dan in 2022, maar 130 minder dan voorspeld aan het begin van het jaar en 166 minder dan in 2019.

Olivier Andriès

verzekert ons: "We zullen in 2024 terugkeren naar onze productieniveaus van 2019. Maar **onze productiecapaciteit zal op het niveau van voor Covid blijven. Dat is genoeg voor een productiesnelheid van 65 A320's per maand bij Airbus en meer dan 50 Maxes per maand bij Boeing, zelfs als de vliegtuigbouwers vandaag hogere doelstellingen hebben.**

Dit zal ons ertoe aanzetten om te zijner tijd extra capaciteit in te zetten," vervolgt de CEO van Safran. Voor 2024 is het al een uitgemaakte zaak. **Elke productieverbod vergt bijna achttien maanden voorbereiding.** En voorlopig zijn we nog steeds in gesprek met Airbus voor leveringen in 2025," benadrukt hij.

De laatste problemen van Boeing met de 737 Max 9 zijn ook niet in het voordeel van Airbus-klienten. Hoewel de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit Boeing heeft gedwongen om zijn ramp-up voor de duur van het onderzoek op te schorten, heeft de vliegtuigbouwer zijn doelstelling om tegen 2025 meer dan 50 single-aisle vliegtuigen per maand te produceren, niet opgegeven.

Bovendien kunnen **de Leap-1B-motoren die Boeing-vliegtuigen aandrijven niet worden gebruikt in Airbus A320's. Ze hebben ook heel weinig onderdelen gemeen. Ze hebben ook heel weinig onderdelen gemeen met het Airbus Leap-1A-model en verschillende leveranciers.**

Dit gebrek aan industriële speelruimte op korte termijn **wordt nog verergerd door een andere beperkende factor voor Safran en GE: aftersales.** "Het is niet genoeg om een motor te leveren, je moet ook aan de onderhoudsbehoeften kunnen voldoen," legt Olivier Andriès uit. Ook hier kunnen Safran en GE bij lange na niet alleen aan de vraag voldoen.

Net als bij de CFM56 schatten de twee motorenfabrikanten dat ze niet aan meer dan 40% tot 50% van de onderhoudsbehoeften van Leap kunnen voldoen. De resterende 50% tot 60% zal daarom worden toevertrouwd aan luchtvaartonderhoudsbedrijven, hetzij onafhankelijke bedrijven of dochterondernemingen van luchtvaartmaatschappijen.

Tot op heden hebben Safran en GE slechts vijf licentieovereenkomsten getekend voor het onderhoud van Leap (waaronder één met Air France Industries). Als, zoals waarschijnlijk is, de 30 goedgekeurde CFM56-partners overstappen op Leap, is er nog werk aan de winkel.

Reden te meer om de orderportefeuille van Leap niet te snel en te veel te laten groeien, naast een fundamenteel basisgegeven. **Nieuwe motoren, inclusief Leap, worden altijd met verlies verkocht, waarbij motorenfabrikanten hun winst later maken met de verkoop van reserveonderdelen.** Voorlopig geldt: hoe meer Leap-motoren Safran verkoopt, hoe meer geld het verliest. Het is dus beter om niet te veel hooi op je vork te nemen.

Mijn commentaar: Net als Airbus hebben motorfabrikanten hun orderboeken gevuld sinds het einde van de gezondheids crisis.

Onder hen is Safran goed op dreef. De groep heeft zijn resultaten voor 2023 gepubliceerd, die een omzet laten zien van €23,2 miljard, een stijging van 21,9%.

De activiteiten van het bedrijf werden gestimuleerd door het opstarten van de LEAP-productie en een sterke vraag naar diensten, met name voor CFM56-motoren, nu de single-aisle-vloten weer in gebruik worden genomen.

De geconsolideerde nettowinst bedroeg € 3,4 miljard (bron: Le Journal de l'Aviation).

> Sterke groei in de resultaten van ADP Groep voor 2023

(bron Air & Cosmos) 15 februari 2024 - **Het verkeer van de groep is, zoals verwacht, bijna terug op het niveau van voor de crisis** (98,7% van het niveau van 2019), terwijl het verkeer van Paris Aéroport nog iets achterblijft, maar op weg is naar een volledig herstel (92,3% van het niveau van 2019).

In 2023 realiseerde de ADP Group een omzet van €5.495 miljoen, een stijging met 17,2% ten opzichte van het voorgaande jaar, dankzij de toename van het verkeer, zowel in Parijs als internationaal, en de sterke dynamiek van de commerciële activiteiten, waarbij de omzet per passagier van Extimé Paris (het overkoepelende merk voor de commerciële activiteiten van de ADP Group) een recordniveau van €30,6 bereikte (+€3,2 ten opzichte van 2022, +€7,1 ten opzichte van 2019). Het **nettoresultaat, aandeel van de groep, steeg met 22,2% tot €631 miljoen**. Het bedrijfsresultaat vóór niet-recurrente elementen steeg met 32,4% tot € 1.239 miljoen.

Het totale verkeer van de Groep bereikte 336,4 miljoen passagiers in 2023, een stijging van 20,2% ten opzichte van 2022. Het verkeer op de luchthaven van Parijs (Paris CDG+Orly) stijgt met 15,1% tot 99,7 miljoen passagiers. Vorig jaar **bereikte het totale verkeer van de Groep 98,7% van het verkeer van vóór de crisis in 2019, en het verkeer op de luchthaven van Parijs 92,3% van het verkeer in 2019**. Wat het type verkeer betreft, blijft het binnenlands verkeer dalen tot 75,2% van het niveau van 2019. Daarentegen is het verkeer naar overzeese bestemmingen bijna terug op het niveau van 2019 (99%), net als het Europese verkeer (95,5%). De rest van het internationale verkeer bereikte 94,7% van het niveau van 2019, met een zeer sterk herstel van het verkeer naar Afrika (108,3%) en Noord-Amerika (100%), gevolgd door het verkeer naar het Midden-Oosten (94,4% van het verkeer in 2019), Latijns-Amerika (81,2%) en Azië-Pacific (68,8%).

Voor de komende jaren voorspelt de ADP Groep een jaarlijkse groei tussen 3,5% en 5% voor het verkeer op de Parijse luchthaven in 2024, en tussen 2,5% en 4% in 2025 (vergeleken met 2023 en 2024). Voor de groep als geheel zou het passagiersverkeer in 2024 met meer dan 8% toenemen ten opzichte van 2023. Wat de toekomstige projecten betreft, zal de ADP Groep zich de komende maanden uiteraard concentreren op de voorbereidingen voor de Olympische en Paralympische Spelen van 2024 in Parijs. Bovendien is de ADP Groep van plan om vanaf eind februari 2024 het ontwikkelingsproject "Paris Orly 2035" voor de hub van de luchthaven Parijs-Orly aan een vrijwillige openbare raadpleging te onderwerpen. In overeenstemming met de doelstellingen van de luchthavens van de groep op weg naar een nieuw luchthavenmodel, zoals uiteengezet in de strategische routekaart "2025 Pioneers", heeft het project "Paris Orly 2035" tot doel te voldoen aan de vraag naar luchtvervoer en tegelijkertijd de industriële transformatie van de luchthavenhub op lange termijn te garanderen. Het project is gebaseerd op referentiescenario's die een gematigde toename van het verkeer op Parijs-Orly voorspellen.

Mijn commentaar: De luchthavengroepen hebben een monopolie. Daardoor kunnen ze winst maken ten koste van de luchtvaartmaatschappijen.

> Boeing of op hol geslagen financialisering

(bron Les Echos) 9 februari 2024 - Grote bazen zijn niet gewend om zich te verontschuldigen. Maar **David Calhoun is nu een meester in de kunst van het mea culpa. Na zijn berouw te hebben getoond ten overstaan van zijn werknemers, zijn excuses te hebben aangeboden aan zijn grote klanten en uitleg te hebben gegeven aan leden van het Congres, heeft de Boeing-baas het eerste deel van zijn jaarlijkse resultatenpresentatie besteed aan het opnieuw aanbieden van excuses.**

"Boeing is verantwoordelijk voor wat er is gebeurd", gaf hij meteen toe, verwijzend naar het verlies in de lucht van een deur van een Alaska Airlines 737 MAX begin januari. "De afgelopen weken heb ik moeilijke gesprekken gevoerd met onze klanten, onze toezichhouders, parlementariërs en anderen", legde hij uit. "We begrijpen waarom ze boos zijn en we zullen eraan werken om hun vertrouwen terug te winnen", voegde hij eraan toe.

Het is geen toeval dat Boeing's eerste stap op weg naar verlossing niet het presenteren van financiële doelstellingen was. De bron van de ellende van Boeing is in feite al lang geïdentificeerd, zelfs vóór de crash van de Ethiopian Airlines 737 MAX in maart 2019, die het hoogtepunt van de aandelenkoers van Boeing op de beurs markeerde.

Al in de jaren 2010 waren de tegenslagen bij de 787 Dreamliner een vroege waarschuwing. Het ontwerp werd ontsierd door grote kostenoverschrijdingen en vertragingen, en onverwachte batterijbranden leidden in 2013 tot het aan de grond houden van de vloot door de Federal Aviation Authority (FAA). Deze beslissing veroorzaakte heel wat opschudding omdat de FAA sinds 1979 niet meer zulke voorzorgsmaatregelen had genomen.

Sindsdien heeft

de 737 MAX hetzelfde lot ondergaan, meer dan een jaar na het ongeval met Ethiopian Airlines, en voor sommige toestellen uit deze familie na het incident met Alaska Airlines. Deze problemen staan niet op zichzelf, maar zijn het resultaat van een cultuurverandering bij Boeing, waar winstmaximalisatie voorrang heeft gekregen op engineering. Het keerpunt? De overname van concurrent McDonnell Douglas in 1997. **"Vóór de fusie had Boeing een engineeringcultuur en was het gewend om gedurfde investeringen te doen in nieuwe vliegtuigen. McDonnell Douglas daarentegen was risicomijdend en gericht op kostenverlaging en financiële prestaties, en de cultuur van McDonnell Douglas ging het bedrijf domineren"**, schreef Gautam Mukunda, nu professor aan Yale University, in 2014 in een artikel in Harvard Business Review.

Ondanks de waarschuwingen bleef Boeing zijn aandeelhouders liever

verwennen dan investeren. In vijf jaar tijd, tussen 2014 en 2018, de periode waarin het de 737 MAX ontwikkelde, betaalde de Amerikaanse vliegtuigbouwer 39 miljard dollar aan dividenden en aandeleninkoop uit, voor minder dan 11 miljard dollar aan investeringen. Dit was genoeg om het aantal aandelen in omloop met 25% te verminderen en de aandelenkoers te verdrievoudigen. Airbus verzamelde op zijn beurt ongeveer \$15 miljard aan investeringen in dezelfde periode, voor minder dan \$6 miljard aan dividenden en aandeleninkoop.

De impact van de cultuurverandering bij Boeing is een schoolvoorbeeld geworden, met talloze academische artikelen en een succesvolle documentaire die in 2022 op Netflix werd uitgezonden. Het **is vooral merkbaar in de samenstelling van de raad van bestuur. Ingenieurs waren nog in de meerderheid in 1997, maar slechts 23% in 2020**, merkt Christine Marsal, docent aan de Universiteit van Montpellier, op in een artikel dat vorig jaar werd gepubliceerd. Tegelijkertijd is de invloed van financiers alleen maar toegenomen, van 23% van het bestuur in 1997 tot meer dan 60% in 2020.

***Mijn commentaar:** Tussen 2014 en 2018 keek de sprinkhaan (Boeing) neer op de mier (Airbus).*

Nu verliest de aandelenmarkt zijn geduld, net als zijn klanten.

"De technische bekwaamheid van Boeing is afgestompt door een obsessie voor financiële maatstaven die worden opgeblazen door kostenverlaging en het genereren van cashflow", merkt Bank of America op, die van mening is dat het bedrijf "een radicale herziening van zijn bedrijfscultuur nodig heeft."

De klanten van Boeing zitten op dezelfde golflengte.

In een interview met de Financial Times zei de baas van AerCap, de grootste vliegtuigleasegroep, dat "financiële indicatoren volledig ondergeschikt zijn aan de toekomst van het bedrijf".

Robert Isom, voorzitter van American Airlines, hekelde ook de excessen van de Amerikaanse vliegtuigbouwer: "Boeing moet orde op zaken stellen, deze recente problemen, evenals die van enkele jaren geleden, zijn onaanvaardbaar [...] Boeing moet weer op het juiste spoor komen", zei hij ter gelegenheid van de publicatie van de jaarresultaten van de groep.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 16 februari op 11,032 euro. Het aandeel daalt deze week met -2,22%.

Sinds het begin van het jaar heeft de koers van het Air France-KLM aandeel 19% verloren.

Het stond op €12,53 op 2 januari 2023, €17,77 op 19 juni 2023 en €13,59 op 1 januari 2024.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 16,54 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 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.

Geen verdere opmerkingen

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is deze week met \$7 gedaald naar \$113. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$2 tot \$84 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 joeg de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

***Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.*

Deze week is de prijs met \$ 4 gedaald tot \$ 29.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus 2023 bedraagt de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie systematisch meer dan \$30.

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 u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#) om je PEE te deblokken.

> **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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties 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.

U kunt mij al uw 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

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.535 mensen ontvangen dit persoverzicht live