

Luchtvaartmaatschappijen hekelen de inconsistenties en schijn van Europa



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)

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 957, 25 maart 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](#)  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Luchtvaartmaatschappijen hekelen Europa's inconsistenties en voorwendsels

(bron Les Echos) 20 maart 2024 - Voorverkiezingen zijn altijd een gelegenheid om brieven te schrijven aan de kerstman. Met nog elf weken te gaan voor de Europese verkiezingen hebben de hoofden van de grote luchtvaartmaatschappijen deze traditie niet geschuwd. Deze woensdag kwamen **de bazen van Air France-KLM, Lufthansa, IAG, easyJet en Ryanair** bijeen in Brussel in het kader van hun **vereniging Airlines for Europe (A4E) en stuurden hun lijst met verwachtingen naar de toekomstige Europese vertegenwoordigers.**

Deze lijst is nauwelijks veranderd sinds de vorige verkiezingen in 2019. **De belangrijkste spelers in het Europese luchtruim vragen nog steeds om een echte hervorming van de luchtverkeersleiding in Europa**, waarvan de versnippering een enorme bron van verspilling blijft, en om een betere controle op de stakingen van luchtverkeersleiders. Maar ook **stimulansen om de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen te verhogen**, waarvan het aanbod nog steeds ver achterblijft bij de vraag. **En vooral geen nieuwe milieubelasting**, waarvan de opbrengst nooit ten goede zal komen aan de energietransitie.

Al deze wensen zijn tijdens het vorige mandaat niet gehonoreerd, wat een bittere smaak achterliet in de mond van de leiders in de sector. Dit geldt met name voor het "vermeende akkoord" over **het project "gemeenschappelijk Europees luchtruim"**

tussen de Raad van de Europese Unie en het Europees Parlement, dat op 6 maart met veel tamtam werd aangekondigd.

Deze ontwerpverordening, waarover de leden van het Europees Parlement nog moeten stemmen, zou **de versnippering van het Europese luchtruim moeten aanpakken**, waardoor vliegtijden langer worden, het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot toenemen en grote vertragingen ontstaan.

Maar met uitzondering van de Belgische minister van Transport Georges Gilkinet, die bijdroeg aan het akkoord, **lijkt niemand tevreden met deze compromistekst**, die het beheer van de verschillende nationale luchtruimen door de nationale burgerluchtvaartautoriteiten niet ter discussie stelt.

Het aanvankelijke idee van een supranationale Europese autoriteit met de bevoegdheid om sancties op te leggen in geval van slechte prestaties van nationale luchtvaartnavigatiediensten is **van de baan**, met name door het verzet van Frankrijk en Duitsland

(...)

Zelfs de vertegenwoordiger van de Europese Commissie voor vervoer gaf er de voorkeur aan de kwestie te negeren. **"De Commissie had grote ambities met het Single Sky, maar dit is een zaak van de lidstaten"**, geeft Rachel Smit aan.

(...)

Daarnaast stuit de **verplichting om tegen 2050 een steeds hoger percentage duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken** - een regeling die uniek is in de wereld en gesteund wordt door alle Europese luchtvaartmaatschappijen - **nog steeds op het gebrek aan beschikbare CAD in Europa**.

Voor Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, is dit ook een kwestie van concurrentievermogen van het Europese luchtvervoer. **"Als Europese luchtvaartmaatschappijen niet op gelijke voet kunnen concurreren met hun niet-Europese rivalen, zal de soevereiniteit van de Europese landen daar waarschijnlijk onder lijden"**, benadrukt hij.

"Bij Lufthansa kunnen we slechts 0,2% van onze behoeften dekken met CAD", legt Carsten Spohr uit. **Europa heeft geen voorzieningen getroffen om de CAD-productie te stimuleren**. "Het resultaat is dat vandaag de dag **90% van de duurzame vliegtuigbrandstoffen in de Verenigde Staten wordt geproduceerd**, dankzij belastingvoordelen van de Amerikaanse overheid", voegt IAG-baas Luis Gallego toe.

Het Amerikaanse voorbeeld lijkt unanieme steun te hebben, ook in Europese organen. De vertegenwoordiger van DG Move geeft toe: "We moeten zowel een wortel als een stok geven. Maar ook hier is het aan **de lidstaten om te handelen**, want de Commissie heeft niet het nodige budget.

(...)

Mijn commentaar: De luchtvaartmaatschappijen die in het artikel worden genoemd,

concurreren hevig met zeer verschillende bedrijfsmodellen.

Toch werken ze samen, wat aangeeft hoe belangrijk de problemen zijn en wat hen een grotere kans op succes geeft.

Net als de luchtvaartmaatschappijen doen verschillende organisaties die de belangen van werknemers in de luchtvaart behartigen hetzelfde met kandidaten voor de Europese verkiezingen.

Als het gaat om de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), is het Amerikaanse model de afgunst van de wereld en ligt het ver voor op het Europese model:

- op financieel gebied, door de maatregelen van de Inflation Reduction Act, die belastingkredieten gebruikt om fabrikanten te helpen de energietransitie in de Verenigde Staten te financieren (zie mijn [brief nr. 917](#))

- in de organisatie van de industrie; bijvoorbeeld het CAAFI "Commercial Aviation Alternative Fuels initiative" dat in 2006 werd gelanceerd (met als taak het bevorderen van de ontwikkeling, evaluatie en marketing van alternatieve brandstofopties die milieuverbeteringen en zekerheid van de energievoorziening voor de luchtvaart bieden).

Met betrekking tot deze CAD-kwestie hebben de organisaties die de belangen van Europese luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen, zoals A4E (Airlines for Europe), en de organisaties die de belangen van werknemers vertegenwoordigen, zoals de ETF (European Transport Workers Federation), er belang bij om gemeenschappelijke standpunten vast te stellen en te verdedigen.

Wat het gebrek aan coherentie in de Europese luchtvaartnavigatie betreft, dit onderwerp werd eerder behandeld in mijn [brief nr. 955](#).

> **Rechtbank oordeelt dat KLM consumenten misleidde met "groene reclame**

(bron ANP, vertaald met DeepL) 20 maart 2024 - **KLM** heeft consumenten misleid met verschillende groene claims in advertenties, zo heeft een Amsterdamse rechtbank bepaald. Volgens de rechters had de luchtvaartmaatschappij in het verleden een "te rooskleurig" beeld geschetst van de gunstige effecten van bijvoorbeeld bosbouwprojecten en het gebruik van duurzamere vliegtuigbrandstof.

Deze maatregelen "verminderen de negatieve milieuaspecten slechts marginaal en wekken ten onrechte de indruk dat vliegen met KLM duurzaam is", aldus de uitspraak.

De zaak over de greenwashing van KLM was aangespannen door de anti-vliegclub Fossilvrij NL. De actieorganisatie was niet blij dat de luchtvaartmaatschappij de indruk wekte dat het mogelijk is om te vliegen zonder de klimaatcrisis te verergeren. (...)

KLM lijkt niet geschokt door deze uitspraak. "De rechter oordeelde dat 15 van de 19 duurzaamheidsclaims misleidend waren. Omdat KLM deze uitingen al lang niet meer gebruikt, hoeft zij deze niet te rectificeren. **KLM mag ook communiceren over haar duurzaamheidsinitiatieven**, maar moet wel een eerlijk beeld geven van de situatie", aldus het bedrijf in een interne mededeling waar Luchtvaartnieuws inzage in heeft gehad.

KLM zei "zeer verheugd" te zijn dat de rechter heeft bepaald dat het bedrijf mag blijven communiceren met haar klanten en partners over haar aanpak van duurzaamheid. "Onze communicatie over duurzaamheid moet eerlijk en transparant zijn. We leren voortdurend hoe we onze consumenten het belang van duurzame ontwikkeling in de luchtvaartsector duidelijk kunnen maken. Daarom hebben we al belangrijke stappen gezet in ons communicatiebeleid en gebruiken we al enige tijd niet meer de 19 zinnen die in deze zaak centraal stonden."

Voor KLM is het essentieel om bewustwording te creëren en te communiceren over haar duurzaamheidsdoelstellingen, activiteiten en dilemma's. "Daarmee **bereiken we overheden, brandstofleveranciers, onderzoeksinstituten, NGO's, vliegtuigfabrikanten en klanten - alle partijen die de luchtvaart schoner moeten maken.** KLM is ook blij dat de rechter ons meer duidelijkheid heeft gegeven over wat mogelijk is en hoe we transparant en eerlijk kunnen blijven communiceren over onze aanpak en activiteiten."

Mijn commentaar: *Voor bedrijven is communiceren over hun initiatieven om de CO2-uitstoot te verminderen een relatief nieuwe en delicate aangelegenheid.*

Ze moeten waakzaam zijn om te voorkomen dat ze worden beschuldigd van greenwashing.

Dit is wat er met KLM is gebeurd. Zodra de eerste opmerkingen waren gemaakt, veranderde de luchtvaartmaatschappij onmiddellijk haar communicatie.

Daarom wordt KLM niet gestraft door de uitspraak van de rechter.

Luchtvaartmaatschappijen vinden het ook erg moeilijk om mensen te laten toegeven dat hun inspanningen vruchten afwerpen.

Ik denk dat het belangrijk is om te onthouden dat de twee belangrijkste manieren om de impact van de luchtvaart op het klimaat te verminderen het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen en de geleidelijke vervanging van oudere vliegtuigen door nieuwe, zuinigere toestellen blijven.

Waarnemers zijn sceptisch over de doeltreffendheid van de genomen maatregelen, vooral wanneer de luchtvaartsector een sterke toename van het verkeer tegen 2050 voorspelt.

Het beste antwoord aan deze waarnemers zou zijn dat de luchtvaartmaatschappijen evenveel communiceren over reducties in CO2-uitstoot per passagier als over reducties in totale uitstoot.

De Air France-KLM groep zet zich in voor deze aanpak.

Air France heeft haar totale CO2-uitstoot tussen 2007 en 2022 met 6% verminderd.

> **Deze fabriek in de buurt van Angers zal de stoelen van HOP! vliegtuigen verlichten.**

(bron Ouest-France) 21 maart 2024 - Expliseat maakt een vliegende start. Het bedrijf, dat in 2011 werd opgericht en gespecialiseerd is in de bouw van luchtvaartstoelen, gaat de toekomstige stoelen voor de Embraer 190's van **HOP!** ontwerpen en produceren op zijn locatie in Avrillé, vlakbij Angers (Maine-et-Loire).

HOP! kondigde

dit **aan in** een persbericht van donderdag 21 maart 2024, als onderdeel van **de volledige vernieuwing van haar vliegtuigcabines**. Het doel is om "het product- en dienstenaanbod op haar korte- en middellangeafstandsnetwerk verder te verbeteren".

Meer comfort dus, voor minder gewicht. En minder impact op het milieu. Dat is de specialiteit van Expliseat, waarvan het hoofdkantoor in Parijs is gevestigd. In 2023 richtte het bedrijf, geleid door Amaury Barberot, een productiesite van 6.000 m² op in Anjou om **innovatieve, ultralichte stoelen** te produceren **voor de regionale en middellange luchtvaart**.

Mijn commentaar: *HOP! vliegt momenteel met 33 Embraer 170 en 190 vliegtuigen.*

De beslissing om te investeren in nieuwe, lichtere en comfortabelere stoelen zal HOP! in staat stellen om haar klanten beter tevreden te stellen.

Het maakt deel uit van de strategie om de hub CDG te bevoorraden en is een positief signaal voor de toekomst van HOP!

> **Transavia Nederland huurt extra Airbus a321neo vliegtuigen**

(bron Luchtvaartnieuws) 21 maart 2024 - **Transavia leest twee extra Airbus A321neo vliegtuigen van Air Lease Corporation, voor een totaal van negen vliegtuigen.** Deze toestellen komen bovenop de toestellen die al eigendom zijn van

de maatschappij. De twee extra A321neo's worden eind 2025 en begin 2026 aan de vloot toegevoegd.

Air France-KLM heeft in totaal 100 vliegtuigen uit de A320neo-familie besteld bij Airbus, maar er worden ook vliegtuigen geleased. KLM zal bijvoorbeeld ook A321neo's leasen van CDB Aviation. In totaal zullen er meer dan 100 vliegtuigen zijn. Air Lease Corporation (ALC), een van 's werelds grootste vliegtuigleasemaatschappijen, had al overeenkomsten getekend met Transavia om zeven A321neo vliegtuigen te leasen. Aan deze vloot worden nu twee nieuwe vliegtuigen toegevoegd. De eerste A321neo die in dienst is bij Transavia, de PH-YHZ, is ook eigendom van ALC.

(...)

Het tweede geleasede vliegtuig en het eerste vliegtuig in eigendom zullen in de nabije toekomst worden afgeleverd. **Transavia is van plan om dit jaar in totaal zeven A321neo's met 232 stoelen aan de vloot toe te voegen.** In 2024 komt er geen kleinere A320neo naar Nederland.

De Nederlandse luchtvaartmaatschappij gebruikt de zuinigere en stillere Airbus ter vervanging van de Boeing 737-800. Tien van de laatstgenoemde toestellen worden ook geleased aan ALC.

Mijn commentaar: De vloot van Transavia Nederland bestaat voornamelijk uit Boeing B737-800's (186 stoelen), maar de luchtvaartmaatschappij heeft besloten deze te vervangen door Airbus A321 Neo's (232 stoelen).

Met deze toename van 25% in het aantal passagiers dat per vliegtuig wordt vervoerd, beperkt Transavia Netherlands op termijn de gevolgen van de aangekondigde vermindering van het aantal slots op Schiphol.

Voorlopig heeft Transavia Nederland problemen met de beschikbaarheid van haar vloot, met name door een tekort aan reserveonderdelen.

Deze situatie dwong de luchtvaartmaatschappij afgelopen zomer vluchten te annuleren.

Omdat dit probleem zich deze zomer waarschijnlijk opnieuw zal voordoen, heeft Transavia Nederland besloten de vluchten per direct te schrappen.

> Komt er een rechtstreekse vlucht Milaan-Linate-New York? Het voorstel van de Air France-KLM baas

(bron Corriere della Sera, vertaald met Deepl) 24 maart 2024 - **Air France-KLM wil dat het decreet dat de luchthaven Linate regelt wordt gewijzigd door de afstandslimiet op toegestane vluchten te schrappen om rechtstreekse**

verbindingen tussen de Milanese luchthaven en New York **mogelijk te maken. Dit zei** Benjamin Smith, CEO van de Frans-Nederlandse groep, tegen Corriere della Sera in de marge van een top die in Brussel werd georganiseerd door de vereniging Airlines for Europe. Zodra deze beperking is opgeheven, willen we de route exploiteren met de Airbus A321neo", voegde de CEO eraan toe, verwijzend naar het vliegtuig met één gangpad.

De heer Smith maakt geen geheim van zijn interesse in Linate, een luchthaven die op een paar kilometer van het centrum van Milaan ligt en bereikbaar is met de metro. **Maar zijn project stuit op regelgeving die niet** alleen het aantal uurbewegingen **bepert** tot 18 (tussen vertrek en aankomst), maar ook de **afstand van verbindingen: niet meer dan 1.500 kilometer**, zoals bepaald in de laatste wijziging die is goedgekeurd door de Europese Commissie. Het vorige decreet stond alleen vluchten naar EU-luchthavens toe. Maar met Brexit - het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de EU - is het noodzakelijk geworden om in te grijpen om te voorkomen dat de verbindingen tussen Linate en Londen worden stopgezet.

De A321neo wordt al gebruikt door de Franse luchtvaartmaatschappij La Compagnie tussen Malpensa en Newark, de andere grote luchthaven in New York (het heeft slechts 74 stoelen, allemaal in business class, op een gemiddelde van 220). (

...)

Air France heeft voorlopig geen A321neo besteld, terwijl KLM er al 100 heeft verkregen (tussen A320neo en A321neo), die echter zullen worden gebruikt om de vloot van de low-cost groep Transavia te vernieuwen. De overeenkomst omvat een optie voor nog meer A321neo-toestellen, maar daar is nog geen gebruik van gemaakt. **De enige vliegtuigen die zijn toegestaan op Linate - ook vanwege de lengte van de landingsbaan - zijn vliegtuigen met één gangpad.** (..

.)

Italiaanse en Europese institutionele bronnen leggen uit dat er - op dit moment - geen discussies zijn over een mogelijke wijziging van het Linate-decreet. In het bijzonder om de intercontinentale hub van Noord-Italië, Malpensa, niet te schaden. Bovendien is **het moeilijk voor te stellen hoe Air France-KLM de directe trans-Atlantische route zou kunnen exploiteren met een hub-and-spoke exploitatiemodel dat is gebaseerd op transitstromen tussen Europa en Noord-Amerika vanaf haar bases in Parijs en Amsterdam.** Om nog maar te zwijgen van de joint venture-overeenkomsten met het Britse Virgin Atlantic (Londen) en het Amerikaanse Delta Airlines.

Maar de opmerkingen van Smith sluiten aan bij de standpunten van La Compagnie en bevestigen het bestaan van gedachten achter de schermen over de mogelijkheid van een rechtstreekse vlucht tussen de luchthaven van Milaan en New York. Het is niet bekend of deze hypothese op tafel zal komen tijdens de EU-onderhandelingen om het groene licht te geven voor het huwelijk tussen Ita Airways en Lufthansa. Insiders wijzen erop dat er technisch gezien veranderingen

mogelijk zijn, omdat er gebruik wordt gemaakt van de nieuwste generatie vliegtuigen, die stiller zijn dan andere en minder impact hebben op het milieu.

Mijn commentaar: Lufthansa wil een belang nemen in ITA Airways. Maar de Europese Commissie heeft de kwestie van dominantie aan de orde gesteld. Ter compensatie moet de Duitse luchtvaartmaatschappij mogelijk slots opgeven op de luchthaven van Milaan-Linate.

Air France KLM en easyJet proberen zich te positioneren om deze slots terug te krijgen. De CEO van easyJet heeft bevestigd dat er gesprekken worden gevoerd met de Europese Commissie over dit onderwerp, terwijl Ben Smith publiekelijk heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in het opereren op deze luchthaven.

De Air France KLM groep wil de concurrentie aangaan met 'La Compagnie' op de route Linate - New York door Airbus A321 Neo vliegtuigen in te zetten. Dit zou een verandering van het businessmodel en het vluchtproduct betekenen.

Opmerking: door de korte lengte van de start- en landingsbaan op Linate is het niet mogelijk om met vliegtuigen met een brede romp te vliegen.

> De toekomst van Air Austral hangt opnieuw af van de presentatie van een reddingsplan

(bron Les Echos) 19 maart 2024 - Een jaar na het laatste reddingsplan **blijft de toekomst van Air Austral even onzeker als altijd**. Ondanks het feit dat er tegen het einde van 2022 ongeveer honderd miljoen euro aan overheidssteun is vrijgemaakt, ziet de situatie van de maatschappij op het eiland La Réunion er nog altijd even precair uit. Zozeer zelfs dat er deze dinsdagochtend in Parijs een interministeriële vergadering werd gehouden om de weg vrij te maken voor een nieuw reddingsplan.

Op het einde van de vergadering bevestigden de vertegenwoordigers van de verschillende betrokken ministeries - Overzees Frankrijk, Transport en Economie - hun steun voor de voortzetting van de activiteiten van Air Austral, aangezien het een belangrijke kwestie is voor de lokale werkgelegenheid en de enige luchtverbinding met het eiland Mayotte. **De steun van de staat is nu echter strikt beperkt door de onmogelijkheid om verdere directe steun te verlenen zonder de toestemming van de Europese Commissie**. Voorlopig zal de steun dus beperkt blijven tot de beslissing om van Air Austral geen terugbetaling te eisen van ongeveer 65 miljoen euro aan schulden die dit jaar vervallen. Bovendien is de steun van de regering afhankelijk van de presentatie door de aandeelhouders van Air Austral, onder leiding van de in Réunion gevestigde groep Deleflie, die de meerderheid van het kapitaal in handen heeft, van een driejarig herstelplan tegen eind april, uit te voeren door een "onafhankelijke

derde partij" en vergezeld van een verdere injectie van particuliere middelen. **"De redding van het bedrijf zal inspanningen van alle partijen vergen", benadrukte een regeringsbron.**

Aan het begin van het jaar waren de particuliere aandeelhouders van Air Austral al begonnen te reageren door een volledige audit van de maatschappij te laten uitvoeren door het adviesbureau Aérogestion, geleid door het voormalige hoofd van Air Caraïbes, Marc Rochet. De details van deze audit zijn niet bekendgemaakt, maar **de analyse van de situatie toonde duidelijk aan dat Air Austral niet op het huidige pad kon doorgaan zonder een grondige herstructurering en een nieuwe herkapitalisatie.** Op straffe van voor de handelsrechtbank te belanden.

Deze eerste beoordeling leidde begin maart tot de presentatie van een herstelplan, vergezeld van de belofte van een injectie van 10 miljoen euro door particuliere aandeelhouders. Vanuit het oogpunt van de overheid is deze eerste stap echter niet voldoende om het voortbestaan van het bedrijf op lange termijn te garanderen en om de Franse overheid in staat te stellen terug te keren naar de Europese Commissie voor verdere staatssteun. Vooral omdat **de Franse regering Brussel er ook van moet overtuigen om de kwijtschelding van de schulden van Corsair te accepteren.**

"Het is in de eerste plaats aan de aandeelhouders van Air Austral om actie te ondernemen", benadrukt een regeringsbron. Het valt nog te bezien hoe. Voorlopig zijn de kasbehoeften van Air Austral om dit driejarenplan te financieren nog niet precies gekwantificeerd. Ook de sociale kosten van de herstructurering zijn nog niet bekend. Ook de mogelijke komst van nieuwe aandeelhouders is nog onbekend. En hoe langer de onzekerheid duurt, hoe kleiner de kans dat klanten hun volgende vlucht bij Air Austral boeken.

Mijn commentaar: *Verschillende factoren hebben geleid tot de huidige situatie van Air Austral:*

- de mislukte alliantie met Air Madagascar,*
- Recente vliegtuigen (van Boeing B787's tot Airbus A220's) staan te vaak aan de grond,*
- geografische instabiliteit in Afrika, waardoor de luchtvaartmaatschappij langere routes moet nemen dan normaal,*
- hevige concurrentie op haar vlaggenschiproute tussen Parijs en La Réunion, met een merkpositionering die niet erg duidelijk is.*

Air Austral heeft in 2022 al een herstructurering ondergaan, waarbij een fusie met

Corsair werd bestudeerd maar verworpen.

> Qatar Airways wil een eerste klas introduceren en zou honderd wide-body jets kunnen bestellen

(bron Journal de l'Aviation) 18 maart 2024 - Badr Mohammed Al Meer heeft zich gedeisd gehouden sinds hij in november aan het roer stond. Maar de opvolger van Akbar Al-Baker aan het roer van **Qatar Airways heeft** een interview gegeven aan de Amerikaanse zender CNBC, waarin hij zijn visie op de toekomst van de luchtvaartmaatschappij **onthult**. Deze omvat **de voorbereiding van een "grote" bestelling van wide-body vliegtuigen en een kleine revolutie in het product van Qatar Airways**, met de introductie van first class op bepaalde routes.

Jarenlang heeft Qatar Airways beweerd dat het niet nodig was om een eerste klas product te ontwikkelen, in de overtuiging dat de kwaliteit en luxe van haar business class de QSuite ver boven de standaarden van andere luchtvaartmaatschappijen plaatste en het vergelijkbaar maakte met een eerste klas product. Aan deze visie lijkt een einde te zijn gekomen. **"In bepaalde sectoren zien we een sterke vraag naar eerste klas**, dus hebben we besloten om een nieuwe eerste klas cabine te introduceren die uniek is voor Qatar Airways", aldus de CEO van de luchtvaartmaatschappij, die uitlegde dat hij de ervaring van een commerciële vlucht wilde combineren met die van een privéjetvlucht om een nieuwe ervaring te creëren. (...)

Tegelijkertijd is er **een revisie van de QSuite aan de gang**. Het resultaat zou onthuld moeten worden op de volgende Farnborough Airshow (die plaatsvindt in juli).

Badr Mohammed Al Meer kondigde ook aan dat hij aanbestedingen had uitgeschreven voor Airbus en Boeing voor **een "grote" order van wide-body jets, tussen de 100 en 150** volgens Bloomberg. Van een snelle beslissing is echter geen sprake: "met een order van deze omvang moeten we de tijd nemen". Hij zegt echter dat hij het volste vertrouwen heeft in de kwaliteit van de vliegtuigen die door Airbus en Boeing worden geproduceerd en in het vermogen van de twee vliegtuigbouwers om hun problemen te overwinnen.

De vliegtuigen zullen worden gebruikt om de vloot te vernieuwen en de capaciteit te vergroten, met name om routes naar China, India, Australië, Japan en Zuid-Korea verder te ontwikkelen. Ondertussen zal Qatar Airways zijn eerste Boeing 777X'en ontvangen, naar verwachting vanaf eind 2025.

De luchtvaartmaatschappij heeft 74 vliegtuigen in bestelling, waaronder 25 737 MAX's en dertien 787-9's van Boeing, en 50 A321neo's (inclusief LR's) en 24 A350-1000's van Airbus. Terwijl de vraag naar passagiers erg hoog blijft en de toeleveringsketen de toename van de productiesnelheid blijft vertragen, heeft *Badr Mohammed Al Meer ook een einde gemaakt aan het plan van zijn voorganger om de A380-vloot snel uit dienst te nemen.*

Mijn commentaar: *Op de Skytrax-ranglijst van beste luchtvaartmaatschappijen ter wereld staat Qatar Airways in 2023 op de tweede plaats, na 7 jaar op de eerste plaats te hebben gestaan.*

De introductie van een eerste klas vluchtproduct zou het de grote Europese luchtvaartmaatschappijen moeilijk kunnen maken.

Het is niet zeker dat dit nieuwe product winstgevend zal zijn: het doel is waarschijnlijk meer om het merkimage van de luchtvaartmaatschappij te verbeteren dan om extra winst te maken.

> **Airbus: twee miljardencontracten groot succes in Azië**

(bron Les Echos) 21 maart 2024 - Airbus heeft een dubbele coup gepleegd in Azië. **De Europese vliegtuigbouwer kondigde woensdag twee grote contracten aan, het ene met Japan Airlines en het andere met Korean Air, voor in totaal 65 vliegtuigen**, met een geschatte totale waarde van meer dan tien miljard dollar tegen echte marktprijzen. Deze **twee commerciële overwinningen bij twee van Boeings traditionele klanten** overtreffen ruimschoots alle orders die Airbus sinds het begin van het jaar heeft getekend.

De Japanse luchtvaartmaatschappij ging aan kop met een vaste order voor 21 langeafstands Airbus A350-900's en 11 middellangeafstands A321's, **waarmee Airbus zijn grootste commerciële overwinning in Japan behaalde** sinds JAL in 2013 zijn eerste order bij de Europese vliegtuigbouwer plaatste. Boeing moest genoeg nemen met een troostprijs van 10 extra B787-9 langeafstandsvliegtuigen. "Het is een teken van vertrouwen in Airbus-vliegtuigen," zegt een persoon die dicht bij de onderhandelingen staat. "De Japanse luchtvaartmaatschappij koopt opnieuw A350's, maar voegt voor het eerst ook A321's aan haar vloot toe, die zich hebben bewezen als de beste in hun categorie," merkt de expert op.

(...)

Maar de belangrijkste aankondiging van de dag kwam van Korean Air, met een bestelling van 35 langeafstands-A350's, waaronder 27 van het grootste model, de A350-1000.

Dit is de eerste keer dat Korean Air voor de A350 kiest. Met uitzondering van een paar A380's is Korean Air altijd trouw gebleven aan Boeing voor haar langeafstandsvliegtuigen. De Amerikaanse fabrikant had er dan ook alle vertrouwen in dat het zijn nieuwe vlaggenschip, de 777X, zou kunnen verkopen om zijn vloot te vernieuwen. Maar de A350 won.

In tegenstelling tot zijn Amerikaanse concurrent, die nog niet gecertificeerd is, heeft de Airbus straaljager met brede romp het voordeel dat hij onmiddellijk beschikbaar is en al in de vloot zit van Asiana Airlines, de andere luchtvaartmaatschappij die wordt overgenomen en opgeslokt door Korean Air. Hoewel Airbus en Boeing geen commentaar hebben gegeven op de achtergrond van

deze verschillende contracten, **merken analisten op dat de recente tegenslagen van de Amerikaanse vliegtuigbouwer sommige van hun traditionele klanten in Azië ongerust hebben gemaakt.** "Het is waarschijnlijk dat de toename van het aantal recente deals niet in hun voordeel heeft gewerkt bij bedrijven die hun risico's zorgvuldig afwegen", legt de expert uit.

(...) Bovendien heeft **Airbus,**

in tegenstelling tot de A320 en A321 straalvliegtuigen met één gangpad, die tot het einde van het decennium volle orderboeken hebben, **nog steeds leveringslots beschikbaar voor zijn A350's. Maar Airbus heeft ook meer commerciële onderhandelingsmogelijkheden. Maar Airbus heeft ook meer commerciële onderhandelingscapaciteit.**

In tegenstelling tot de markt voor vliegtuigen met één gangpad, waar Airbus Boeing heeft ingehaald, dat nog steeds worstelt met de problemen van de 737 MAX, ligt de Europese vliegtuigbouwer op de langeafstandsmarkt nog steeds achter op zijn Amerikaanse rivaal. Het heeft daarom meer belang bij onderhandelingen als het de kloof wil dichten.

Boeing daarentegen heeft geen belang bij de verkoop van zijn 787's, die de enige winstbron zijn uit commerciële vliegtuigen. Al deze factoren verklaren de dubbele overwinning van Airbus in Japan en Korea.

Mijn commentaar: Het lezen van dit artikel werpt een nieuw licht op het debat over vliegtuigprijzen.

Sinds enkele jaren communiceren zowel Airbus als Boeing geen catalogusprijzen meer. Bij wijze van anekdote wees een verkoopdirecteur van Airbus erop dat hij slechts één vliegtuig tegen catalogusprijs had verkocht.

Dat weerhield journalisten er niet van om over catalogusprijzen te praten.

Dat is niet het geval in dit artikel. De journalist heeft het over "reële marktprijzen".

Volgens hem werden de langeafstandsvliegtuigen die het onderwerp waren van de twee bestellingen onderhandeld tegen een prijs van 200 miljoen dollar per vliegtuig.

Een andere journalist (bron: Zonebourse) meldde een catalogusprijs van 300 miljoen dollar.

Volgens het artikel profiteert Airbus van de tegenslagen van Boeing met zijn B777X en het grote bereik van zijn A350's; met de A350's kunnen Aziatische luchtvaartmaatschappijen het Russische luchtruim omzeilen.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 22 maart op **9,753 euro**. Het is **deze week licht gestegen, met 1,30%**.

Sinds het begin van het jaar, na de aankondiging van gemengde resultaten voor het vierde kwartaal van 2023, heeft de koers van het aandeel Air France-KLM **30% verloren**.

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

Het **12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 16,15 euro** (het 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.

***Mijn commentaar:** De aandelenkoers van Air France-KLM is deze week opnieuw gedaald.*

Voor de meeste beleggers overschaduwde de aankondiging van zwakker dan verwachte resultaten voor het vierde kwartaal van 2023 de goede resultaten voor het hele jaar.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met **\$2 naar \$108**. De prijs was eind juni \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) **stijgt met \$1 per vat tot \$86**.

Van midden 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.*

De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week gedaald tot \$22 per

vat. Dit is de vierde week op rij dat de spread is gedaald naar een niveau van \$25 of minder.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Van augustus 2023 tot februari 2024 bedroeg de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie 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.

[Klik hier](#) 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 u 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.

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

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

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

U kunt mij 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](#).

11.534 mensen ontvangen dit persoverzicht live