

CMA-CGM herlanceert haar luchtvaartactiviteiten na de scheiding van Air France-KLM



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. 961, 22 april 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> CMA-CGM herlanceert haar luchtvaartactiviteiten na de scheiding van Air France-KLM

(bron Les Echos) 16 april 2024 - CMA CGM stapt weer in de luchtvrachtbusiness.

Vier maanden na de scheiding van Air France-KLM gaat **de jonge vrachtmaatschappij van de rederijgroep weer vooruit**, met de opening van een transpacifische route tussen Noord-Amerika en Azië, de komst van 3 extra Boeing 777F's in 2025 en 2026 en 8 Airbus A350F's tussen 2026 en 2027. Dit zijn 4 Airbus A350's meer, na omzetting van opties in vaste bestellingen, dan de initiële bestelling van 4 A350's die in 2021 werd aangekondigd.

(...)

"We hebben ervoor gekozen om ons te positioneren op de twee belangrijkste groeiroutes, namelijk tussen Europa en Azië en tussen Noord-Amerika en Azië", legt Damien Mazaudier, Managing Director van CMA CGM Air Cargo, uit. We vliegen al op routes tussen Roissy-CDG en China, maar voor routes tussen Noord-Amerika en China kunnen we niet anders dan een beroep doen op een Amerikaanse operator". Wat betreft

mogelijke vrachtluchten tussen Europa en de Verenigde Staten heeft CCAC het opgegeven. "De trans-Atlantische markt laat dit niet toe vanwege de aanzienlijke hoeveelheid vracht die beschikbaar is in de ruimen van passagierstoestellen", legt de CCAC-directeur uit.

(...)

De verdeling van deze 8 A350's zal afhangen van de marktsituatie en het is vrij moeilijk om te weten hoe de markt zich over twee of drie jaar zal ontwikkelen", vervolgt Damien Mazaudier. Frankrijk zal natuurlijk een van deze hubs zijn en een bolwerk blijven. En misschien is het mogelijk om nieuwe routes te openen vanuit Parijs naar Zuid-Amerika, Afrika... Maar wat er ook gebeurt, deze nieuwe vliegtuigen zullen ons in staat stellen om onze ambitie waar te maken, namelijk de hele wereld dekken, zoals de Groep al doet in de maritieme sector.

(...)

De luchtvrachtmarkt blijft zeer volatiel en onvoorspelbaar. Na een decennium van stagnatie als gevolg van de stijging van het zeevrachtvervoer, kende het luchtvrachtvervoer een ongekende opleving tijdens de Covid-crisis, wat CMA CGM en andere operators ertoe aanzette om te investeren in vrachtvliegtuigen. **De euforie verdween in de nasleep van de pandemie, met een daling van de getransporteerde volumes met dubbele cijfers, waardoor de rekeningen van CMA CGM in het rood doken.**

Volgens onze informatie zullen de geheime verliezen voor 2023 groter zijn dan de cumulatieve winsten voor 2021 en 2022, met alle CCAC-lijnen in tekort. Dit, in combinatie met de terughoudendheid van de Amerikaanse autoriteiten om het commerciële partnerschap op trans-Atlantische routes toe te staan, zou hebben bijgedragen aan het einde van het strategische alliantieproject met Air France-KLM, ook al zijn de bruggen niet volledig verbroken. De commerciële samenwerking tussen CCAC en AF-KLM eindigde op 31 maart 2024, maar CMA CGM blijft met 9% van het kapitaal de grootste particuliere aandeelhouder van Air France-KLM.

Maar terwijl de prognoses voor 2024 nogal pessimistisch waren voor de luchtvrachtmarkt, zag het begin van het jaar een nieuwe ommekeer in de vrachtmarkt, met een sterke stijging van de luchtvracht. Na maanden van een daling met dubbele cijfers steeg het luchtvrachtverkeer met 18,4% in januari en 13,4% in februari j-o-j, volgens IATA. Deze onverwachte opleving heeft waarschijnlijk te maken met de aanvallen van Jemenitische Houthi-rebellen tegen containerschepen in de Rode Zee, maar het recordniveau van 2021 is nog niet hersteld.

Mijn commentaar: De scheiding tussen Air France KLM en CMA CGM Air Cargo (CCAC) heeft deels te maken met het ontbreken van toestemming van de Verenigde Staten om de Noord-Atlantische routes gezamenlijk te exploiteren.

CMA CGM

Air Cargo is afhankelijk van deze routes om break-even te draaien. Het kan ze nu onder eigen naam exploiteren (en dus concurreren met Air France-KLM).

> Kan de Lufthansa Groep, net als Covid, de impact van de crisis in

het Midden-Oosten op het luchtvervoer beter meten?

(bron La Tribune) 16 april 2024 - In de nasleep van de Iraanse aanval op Israël heeft **de luchtvaartgroep** maandag **zijn prognoses voor de operationele winst voor 2024 verlaagd, onder verwijzing naar "nog onvoorspelbare" gevolgen in het Midden-Oosten en na een verlies van 849 miljoen euro in het eerste kwartaal, dat werd gedrukt door stakingen.**

(...)

Op de beurs verloor het aandeel Lufthansa maandagmiddag 3,31% in Frankfurt na deze aankondigingen.

Op zaterdagochtend waren **Lufthansa en Austrian Airlines** (ook onderdeel van de Lufthansa groep) al **de eersten geweest die de diensten naar Teheran en vluchten over Iran hadden opgeschort.**

Deze reactiviteit doet denken aan die van Covid in 2020, toen Lufthansa al heel vroeg, eind februari, 13 breedrompvliegtoeges aan de grond hield en een paar dagen later 150 vliegtuigen, terwijl de andere maatschappijen nog overwogen om hun vliegtuigen op andere bestemmingen in te zetten.

Op operationeel vlak **leed Lufthansa tussen januari en maart van dit jaar een "groter verlies dan verwacht" door verschillende stakingen** van werknemers binnen de groep en bij haar partners. Deze stakingen hadden een negatieve impact op het resultaat van "ongeveer 350 miljoen euro", aldus het persbericht.

Als gevolg hiervan verwacht het bedrijf dat de operationele winst voor het tweede kwartaal van 2024 100 miljoen euro lager zal zijn dan in het voorgaande jaar. Dit is te wijten aan de

effecten van loongeschillen die nu zijn opgelost, met name bij Lufthansa Airlines, een zwakke vraag naar boekingen op korte termijn en aanhoudende geschillen bij Austrian Airlines.

Over het geheel genomen zijn de boekingen echter "in lijn met de aanvankelijke verwachtingen, met name voor de zomervakantiemaanden, wat de vooruitzichten van de Groep voor de tweede helft van het jaar ondersteunt", die alleen al een betere prestatie zou moeten laten zien dan de zomer van 2023.

Sinds de schok van de gezondheids crisis heeft **de Duitse luchtvaartmaatschappij moeite om de capaciteit weer online te brengen en is nog ver verwijderd van het niveau van 2019.**

(...)

Ondanks een aanzienlijke sprong vorig jaar heeft de groep zich gestabiliseerd op 84%. De groep alleen zit zelfs onder deze drempel, terwijl de luchtvaartmaatschappijen die het bezit (Austrian Airlines, Swiss, Brussels Airlines en Eurowings) erboven zitten. Begin maart mikte Carsten Spohr, CEO van de groep, op een gemiddelde van 94% tegen 2024, met een vermindering van de verschillen.

Maar hoewel het traject duidelijk opwaarts is, **lijdt het onder de vergelijking met de concurrentie.**

(...)

Als we kijken naar de directe en vergelijkbare concurrenten van Lufthansa, **heeft Air France-KLM zich sneller hersteld en ligt het een aantal stappen voor**. De Franse groep zat in 2023 op 93% van het niveau van voor de crisis en zou dit jaar dicht in de buurt moeten komen van het niveau van voor de crisis.

En volgens de **eigen gegevens van het Duitse concern zal deze achterstand voortduren op alle markten**, behalve in Afrika, waar het in 2024 beter zou moeten presteren dan voor de crisis.

(...)

Ondanks deze obstakels blijft Lufthansa financieel op koers. Met een aangepast bedrijfsresultaat (Ebit, earnings before interest and tax, less exceptional items) van 2,7 miljard in **2023** en een marge van 7,6% heeft **de groep het op twee na beste financiële jaar in zijn geschiedenis behaald**.

Het bedrijf heeft dit succes vooral te danken aan de dynamische vraag in combinatie met een verfijnd prijsbeheer. Haar inkomsten per eenheid zijn aanzienlijk hoger dan die van haar concurrenten: elke online verkochte stoel levert haar ongeveer €1,5 meer op dan Air France-KLM of IAG. **Daarbij komt een sterke discipline om kostenstijgingen te beperken**.

De luchtvaartgroep ligt ver voor op zijn Franse rivaal, die gebukt ging onder een moeilijk vierde kwartaal en de moeilijkheden van Transavia om het tij te keren. Aan de andere kant wordt het afgeremd door IAG, dat optimaal heeft geprofiteerd van de groei in haar productaanbod.

***Mijn commentaar:** De Lufthansa groep weet hoe ze snel moet reageren op onvoorziene gebeurtenissen, maar heeft het moeilijk in de nasleep.*

Ondanks het feit dat Lufthansa minder capaciteit heeft dan haar concurrenten, rapporteerde het in 2023 een hoge marge en een goed bedrijfsresultaat, in lijn met de meeste grote Europese luchtvervoersgroepen.

De resultaten van Lufthansa voor het eerste kwartaal van 2024 waren echter slechter dan verwacht, deels als gevolg van interne vakbondsacties.

Zoals de Franse krant Les Echos deze week opmerkte, is arbeidsonrust niet het hele verhaal. De start van 2024 was onderhevig aan de grillen van de geopolitieke context.

Beleggers hebben dit begrepen: Lufthansa en Air France-KLM zijn sinds het begin van het jaar met respectievelijk 15% en 25% gedaald.

> Hoe Norse Atlantic goedkope langeafstandsmaatschappijen nieuw leven inblies

(bron Les Echos) 19 april 2024 - Twee jaar na de lancering in juni 2022 maakt Norse

Atlantic Airways zich op voor een beslissend zomerseizoen. **De jonge Noorse luchtvaartmaatschappij rekent op de zomermaanden om in 2024 haar eerste winstgevende jaar af te sluiten.** Als dit doel wordt bereikt, bevestigt dit de gok van de oprichter-CEO, Bjorn Tore Larsen, om **de low-cost langeafstandsdienst, die door Norwegian populair werd gemaakt maar nooit winstgevend, uit de as te doen herrijzen.**

(...) Een

van de nieuwe diensten deze zomer is een route Parijs-Los Angeles. Deze gaat op 1 mei van start en voegt zich bij de dagelijkse vluchten naar New York-JFK en Miami die vertrekken vanaf terminal 3 op Roissy-CDG, met eerste tarieven onder €500 retour. Frankrijk is een zeer belangrijke markt voor ons," benadrukt de CEO van Norse Atlantic. We zijn begonnen met één vliegtuig op CDG en deze zomer zullen we er twee hebben.

Norse

's belangrijkste markt is echter het Verenigd Koninkrijk, met zes routes naar de Verenigde Staten vanaf Londen Gatwick, en binnenkort een zevende naar Kaapstad, Zuid-Afrika, die in september in gebruik wordt genomen.

(...)

Norse lijkt te gaan slagen waar Norwegian en anderen hebben gefaald, met een marktaandeel van ongeveer 2% van het verkeer tussen Europa en Noord-Amerika - ongeveer 2 miljoen passagiers per jaar - dankzij **haar nieuwste generatie brandstofefficiënte vliegtuigen en tarieven die aanzienlijk lager zijn dan die van haar concurrenten.** In 2023 zullen de gemiddelde inkomsten per passagier 304 dollar bedragen (vergeleken met 215 dollar in 2022), waar nog 83 dollar aan supplementen (bagage, maaltijden, stoelkeuze, enz.) bovenop komt.

In deze eerste twee jaar is **echter** niet alles volgens plan verlopen. Te beginnen met het contante verbruik. Hoewel het bedrijf een goede start maakte, met een eerste fondsenwerving van 138 miljoen euro en een vloot van Noorse B787-900's die tegen zeer voordelige prijzen werden teruggeleased, heeft het **verschillende herfinancieringsoperaties moeten uitvoeren om de verliezen te dekken - 168,7 miljoen dollar in 2023 en 175 miljoen in 2022** - en zijn ontwikkeling voort te zetten. De meest recente kwam er op 11 april, toen het bedrijf een kredietlijn van 20 miljoen dollar kreeg van zijn twee belangrijkste aandeelhouders.

Tijdens de winter moest Norse zelfs haar vluchten Parijs-New York en Londen-Los Angeles opschorten en frequenties schrappen, waardoor er enige bezorgdheid ontstond over haar toekomst. Er waren enkele onvoorziene gebeurtenissen, te beginnen met de brandstofprijzen, die twee tot drie keer duurder was dan we hadden voorspeld," geeft Bjorn Tore Larsen toe. We hebben ook de gevolgen van de oorlog in Oekraïne en het conflict in Israël op de vraag gevoeld. We hebben ons moeten aanpassen door het aantal lijnvluchten te verminderen ten gunste van chartervluchten, die een noodzakelijke aanvulling vormen op onze winteractiviteiten.

(...)

Het valt nog te bezien of dit op de lange termijn voldoende zal zijn, in een trans-Atlantische markt waar de concurrenten bijna allemaal kolossen zijn, met middelen die oneindig veel beter zijn dan die van een jonge onafhankelijke luchtvaartmaatschappij. Bjorn Tore Larsen heeft de vraag misschien al beantwoord.

Afgelopen november kondigde het hoofd van Norse aan dat hij onderhandelingen was begonnen "met verschillende industriële spelers in de sector" met het oog op een mogelijk strategisch partnerschap, mogelijk inclusief een aandelenbelang.

(...)

Mijn commentaar: Een goedkope kortereafstandsluchtvaartmaatschappij is gebaseerd op vier principes :

- . het aannemen van jong personeel zonder anciënniteit en met een hoog verloop.
- . een enkel vliegtuigmodel
- . een vereenvoudigd product
- . het maximaliseren van het aantal dagelijkse vluchten per vliegtuig (1 tot 2 vluchten meer dan traditionele luchtvaartmaatschappijen).

Een goedkope langeafstandsluchtvaartmaatschappij (zoals Norse Atlantic) is gebaseerd op dezelfde drie principes. Maar het is moeilijk, zo niet onmogelijk, voor hen om met meer vliegtuigen te vliegen dan traditionele luchtvaartmaatschappijen. Zal

het model van Norse Atlantic levensvatbaar zijn op middellange termijn?

Niets is minder zeker, zoals blijkt uit de zoektocht naar een strategisch partnerschap.

Als zo'n partnerschap relevant blijkt te zijn, zal dat de grote Europese luchtvaartmaatschappijen ertoe aanzetten zichzelf vragen te stellen.

Net zoals ze samenwerken met lagekostenmaatschappijen op korte- en middellangeafstandsroutes, zouden ze kunnen overwegen om hetzelfde te doen met een lagekostenmaatschappij voor langeafstandsvluchten.

> EasyJet mikt op recordzomer... ondanks winter nog steeds in het rood

((bron La Tribune) 18 april 2024 - **Vooruitlopend op een mogelijke recordzomer, komt EasyJet uit een winter die nog steeds verliesgevend was, maar met een**

verbetering. De Britse lagekostenmaatschappij heeft haar activiteiten zien groeien en haar verliezen zien dalen in de eerste helft van het jaar (oktober 2023 - maart 2024), wat altijd een lastige periode is voor EasyJet, zoals voor de meeste luchtvaartmaatschappijen.

(...)

Om dit te bereiken **ging EasyJet in de eerste helft van het jaar door met het inzetten van capaciteit**, in lijn met haar doelstelling om de capaciteit in het boekjaar 2023-2024 met 9% te verhogen ten opzichte van het voorgaande jaar. En de vraag volgde, met 37 miljoen passagiers - goed geholpen door een 'paaspiek' in maart van dit jaar - waardoor de bezettingsgraad gehandhaafd bleef. Deze blijft aanzienlijk, zonder uitzonderlijk te zijn, en ligt nog steeds enkele punten achter op bijvoorbeeld Ryanair.

Dit heeft de oranje luchtvaartmaatschappij er niet van weerhouden om haar inkomsten per stoel en haar rendement op tickets en neveninkomsten te verhogen. Dit resulteerde in een omzetstijging van 22% ten opzichte van vorig jaar, met bijna 3,3 miljard pond (3,8 miljard euro) verdiend.

Het verlangen om te reizen is opnieuw bevestigd, ondanks de impact van de gebeurtenissen in het Midden-Oosten. Twee dagen geleden kondigde EasyJet aan dat het al zijn vluchten naar Israël tot oktober annuleerde na de aanval van zaterdag in Iran. Toen Johan Lundgren

hiernaar werd gevraagd, veronderstelde

hij dat het een combinatie was van veiligheidsfactoren en de mogelijkheid om deze capaciteit te heralloceren naar meer winstgevendende markten. Hij verzekerde ons dat de impact niet voelbaar was in landen die geen buurlanden van Israël zijn, zoals Turkije.

Verwacht wordt dat deze vraag deze zomer zal aanhouden. Johan Lundgren zei dat hij "vol vertrouwen is dat we opnieuw een recordzomer kunnen realiseren". De capaciteit zal sterk blijven groeien, met 59 miljoen stoelen in de verkoop in de tweede helft van het jaar en boekingen die hoger zijn dan voorspeld.

(...)

Mijn commentaar: EasyJet herstelt moeizaam van de COVID-19 beproeving.

In 2022 boekte de luchtvaartmaatschappij een nettoverlies van 189 miljoen euro.

In 2023 bleef het nettoresultaat (374 miljoen euro) onder dat van 2019 (389 miljoen euro).

Kan EasyJet zijn positie vasthouden in een tijd waarin de grote Europese luchtvaartmaatschappijen steeds meer low-cost dochters hebben?

De afgelopen twintig jaar was de positionering van easyJet verdeeld tussen het veroveren van zakelijke klanten en het ontwikkelen van vrijetijdsklanten die geneigd

waren weinig uit te geven.

Het model van easyJet is meer dat van een 'middle-cost' dan van een 'low-cost' luchtvaartmaatschappij.

Het risico bestaat dat easyJet, door zich te richten op een middelgroot kostenmodel, zal worden ingehaald door de vaste kosten van de grote luchtvaartmaatschappijen (met name luchthavenbelastingen) zonder dezelfde inkomsten te genereren.

Naast hun belastingen zorgen de grote luchthavens (die vaak verzadigd zijn) voor langere omlooptijden van vliegtuigen, terwijl het low-cost model een razend tempo vereist om de vliegtuigen af te schrijven.

> **Boeing: de Amerikaanse Senaat luistert naar klokkenluiders**

(bron Le Monde) 18 april 2024 - Boeing is niet van plan het slachtoffer te spelen. Toen de veiligheidsproblemen en terugkerende ontwerpfouten van drie van de belangrijkste vliegtuigen van de in Seattle gevestigde fabrikant - de 777, 787 en 737 - onder de loep werden genomen door het Amerikaanse Congres en tijdens twee hoorzittingen voor een subcommissie van de Amerikaanse Senaat in Washington op woensdag 17 april, koos Boeing ervoor om de situatie onder ogen te zien.

Voor de Senaatscommissie herhaalde Sam Salehpour, de kwaliteitsingenieur van Boeing die klokkenluider is geworden, zijn beschuldigingen aan het adres van de vliegtuigbouwer. Hij beweerde dat het bedrijf "herhaaldelijk ernstige veiligheids- en kwaliteitsrisico's heeft genegeerd bij de bouw van de 787 en 777 [langeafstandsvliegtuigen]". Hij riep de leden van de commissie ter verantwoording: "Ik ben hier niet omdat ik hier wil zijn. Ik ben hier omdat (...) ik geen 787 of 777 wil zien neerstorten".

(...)

Ondervraagd door een subcommissie van de Senaat "toegewijd aan het onderzoeken van de tekortkomingen van Boeings veiligheidscultuur", gaf **de kwaliteitsingenieur**, die blijft beweren dat Boeing "defecte vliegtuigen produceert", **niet het minste bewijs om zijn beschuldigingen te staven**. "Ik maak me ernstig zorgen over de veiligheid van de 787 en ik ben bereid een professioneel risico te nemen om me uit te spreken," zei hij. Hij zei zelfs dat hij werd vervolgd: "Ik ben verbannen. Ze hebben me gezegd dat ik mijn mond moest houden, ik ben fysiek bedreigd. Als er iets met mij gebeurt, heb ik er vrede mee, omdat ik het gevoel heb dat ik, door openlijk te getuigen, veel levens zal redden.

"Op

woensdag werden noch de CEO, Dave Calhoun, noch vertegenwoordigers van Boeing geïnterviewd. Desalniettemin **ontkende de vliegtuigbouwer de beschuldigingen die de structurele integriteit van de 787 in twijfel trekken**. Twee topmanagers van de vliegtuigbouwer legden uit dat tests en inspecties van

Dreamliners, waarvan sommige al twaalf jaar in gebruik zijn, geen scheuren of vermoeidheid in de koolstofvezel romp aan het licht hadden gebracht. Andere leidinggevenden van Boeing maakten ook van de gelegenheid gebruik om een andere bewering van de klokkenluider te weerleggen, namelijk dat Boeing-werknemers op secties van de 787 en 777 romp waren gesprongen om ze uit te lijnen.

Sam Salehpour was niet de enige getuige die door de commissie werd gehoord. Ed Pierson, voormalig hoofd van het 737 MAX programma, Joe Jacobsen, die elf jaar bij Boeing werkte voordat hij vijfentwintig jaar bij de Federal Aviation Regulatory Agency ging werken, en Shawn Pruchnicki, een voormalig piloot en specialist op het gebied van luchtvaartveiligheid, hebben ook getuigd. "Ik heb alles gedaan wat ik kon om de wereld te vertellen dat de MAX nog steeds niet veilig was en om de autoriteiten te wijzen op de gevaren van Boeings productie. Maar er veranderde niets na de twee crashes", zei de heer Pierson. Hij ging zelfs zover om alarm te slaan bij de commissie: "Tenzij er actie wordt ondernomen en het management zijn verantwoordelijkheid neemt, loopt elke persoon die in een Boeing stapt gevaar", waarschuwde hij.

In de afgelopen maanden zijn de drie paradepaardjes van Boeing, de 737 MAX, 787 en 777, het onderwerp geweest van onderzoeken door Amerikaanse toezichthouders. De **problemen van de fabrikant beginnen op de productie te wegen.**

(...)

Mijn commentaar: We moeten voorzichtig zijn met het vellen van een oordeel totdat Boeing zijn standpunten aan deze Senaatscommissie kenbaar heeft gemaakt.

> Een zwarte dag in het verschiet op Franse luchthavens

(bron Les Echos) 20 april 2024 - Als je geen zin hebt om de dag op het vliegveld door te brengen, vermijd dan vliegen op 25 april. **Donderdag wordt een "zwarte dag" voor het Franse luchtvervoer.** Alle vakbonden van luchtverkeersleiders roepen op tot staking op die dag, na het mislukken van de onderhandelingen over de voorgestelde hervorming van de luchtvaartnavigatiediensten (DSNA) en de bemiddelingsvergaderingen van de afgelopen dagen.

Hoewel luchtverkeersleiders nu verplicht zijn om vooraf hun stakingsrecht te verklaren, zullen er naast de minimale dienstverlening **waarschijnlijk honderden vluchten worden geannuleerd en vertraagd, niet alleen voor vluchten die vanuit Frankrijk vertrekken, maar ook voor vluchten die alleen maar door ons luchtruim gaan. Al het Europese luchtverkeer zal worden getroffen.**

Volgens een eerste schatting aan de luchtvaartmaatschappijen **zou tot 70% van de vluchten van die dag geannuleerd kunnen worden** op de grote

luchthavens.

(...)

Voor de belangrijkste vakbond van luchtverkeersleiders, de SNCTA, die tot de staking heeft opgeroepen, is het **probleem niet zozeer de voorgestelde reorganisatie van de diensten van de DSNA als wel de begeleidende sociale maatregelen, die als zeer ontoereikend worden beschouwd**. De SNCTA en de andere vakbonden gaan uit van het principe dat de productiviteitsinspanningen die nodig zijn om de toename van het luchtverkeer tussen nu en 2035 op te vangen, gepaard moeten gaan met een gelijkwaardige stijging van de lonen. Maar ook extra voordelen in de vorm van bonussen, verlof en indexering.

(...) Volgens

een onofficiële schatting zouden de totale kosten van deze eisen ongeveer 50 miljoen euro bedragen voor de burgerluchtvaartautoriteit.

De meerderheidsvakbond eist ook achttien extra "recuperatie"-dagen per jaar, die op een niet-vaste tijdspaarrekening kunnen worden gestort. Dit zou de afschaffing van "clearances" compenseren. Dit is een praktijk die tot nu toe werd getolereerd, waarbij luchtverkeersleiders elkaar onbetaalde afwezigheden toestaan wanneer het verkeer geen volledige bezetting vereist.

Het onderwerp "clearances" was niet opgenomen in het hervormingsproject. Maar na een bijna-ongeluk op de luchthaven van Bordeaux op 31 december 2022 heeft het **Bureau d'Enquête et d'Analyses (BEA) aanbevolen om deze praktijk af te schaffen en de werktijden van luchtverkeersleiders strenger te controleren, als veiligheidsmaatregel**.

(...)

Index, loon en badgeautomaten zijn allemaal knelpunten waarover de onderhandelingen tot nu toe zijn mislukt. **Volgens een onofficiële schatting bedragen de totale kosten van deze eisen ongeveer 50 miljoen euro voor de burgerluchtvaartautoriteit**. Degenen die bekend zijn met de zaak hebben zelfs het bedrag van 3.000 euro extra per maand per luchtverkeersleider over drie jaar naar voren geschoven, rekening houdend met de verschillende salarisverhogingen van ongeveer 1.500 euro per maand en de verhoging van de bonussen.

Een vakbondsafgevaardigde omschreef dit cijfer als "desinformatie". Het werkelijke bedrag van de gevraagde loonsverhoging zou veel lager zijn, beweerde hij, zonder een cijfer te willen noemen.

(...)

In een periode van budgettaire "krapte" **zijn de eisen van de inspecteurs, wier bruto jaarsalaris (salaris + bonussen en toelagen) gemiddeld 96.000 euro bedraagt, blijkbaar afgewezen door Matignon**. Vooral omdat de vorige regering afgelopen december al had ingestemd met een verhoging van de bonussen, in ruil voor een toezegging van de SNCTA en UNSA-ICNA om niet te staken tijdens de Olympische Spelen.

Een toezegging die nog steeds geldt, verzekeren vakbondsbronnen ons, maar die niet uitsluit dat er na de staking van donderdag opnieuw wordt gestaakt als er dan nog geen akkoord is bereikt. **Dit zou kunnen leiden tot een inkomstenverlies van enkele miljoenen euro's per stakingsdag voor de luchtvaartmaatschappijen.**

***Mijn commentaar:** Zoals ik in brief 955 al aangaf, zijn er twee verschillende visies op luchtverkeersleiding in Europa.*

Eenzijds hebben het Europees Parlement, de Raad en de Europese Commissie vorige maand na 10 jaar discussiëren een akkoord bereikt over het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Aan de andere kant verzetten de lidstaten en hun luchtvaartnavigatiediensten zich tegen een nieuwe organisatie.

In Frankrijk wijzen vertegenwoordigers van de luchtverkeersleiders erop dat hun salarissen aanzienlijk lager liggen dan die van hun Europese collega's.

Om hun beweringen te staven, zou het interessant zijn om een benchmark te maken van de productiviteit en de verloning van de luchtverkeersleiders binnen de Europese Unie.

Beurs persoverzicht

> Air France raakt dieptepunt beurs na Iraanse aanval

(bron AbcBourse) 15 april 2024 - **Het aandeel Air France KLM staat sinds maandag [15 april] onder druk** en brak door een belangrijke technische steunzone op 9,38 euro. Hierdoor noteren de **aandelen van de Franse luchtvaartmaatschappij nu op absolute dieptepunten.**

Net als andere bedrijven in de luchtvaartsector heeft Air France KLM te kampen gehad met vluchtonderbrekingen als gevolg van de Iraanse aanvallen op Israël in het weekend. Verschillende routes zijn getroffen, wat logischerwijs gevolgen heeft voor de boekhouding. KLM heeft alle vluchten van en naar Tel Aviv geannuleerd tot ten minste dinsdag.

Op het moment van schrijven noteerde het aandeel van de luchtvaartmaatschappij 1,9% lager op 9,25 euro, na tijdens de sessie een dieptepunt van 9,21 euro per aandeel te hebben bereikt.

Deze situatie staat in schril contrast met de markt als geheel, die vandaag met 1,2% steeg op de CAC 40, ook al gokten beleggers niet op een opflakking van

het conflict in het Midden-Oosten.

Mijn commentaar: De bovenstaande informatie is een week oud. Sindsdien is de aandelenkoers met meer dan 5% hersteld.

Bonusartikel

> Het heden en de toekomst van de luchtvaart door het prisma van Air France-KLM

(bron IATA) 22 april 2024 - Interview met Alexandre Boissy, secretaris-generaal van Air France-KLM.

Hoe ziet u de huidige en nabije toekomst van de Europese luchtvaart, nu het luchtvervoer haar zoektocht naar herstel na de pandemie voortzet, jonglerend met een onstabiele geopolitieke situatie en ambitieuze doelstellingen voor duurzame ontwikkeling?

De vogelgriep пандеміе was de grootste schok in de geschiedenis van het luchtvervoer. Het had fataal kunnen zijn, maar onze sector toonde zijn veerkracht, zijn strategisch belang en zijn belangrijke bijdrage aan de economieën. Dit jaar zal het passagiersverkeer weer terugkeren naar het niveau van voor de pandemie. De behoefte om te reizen om zakelijke redenen, de wens van jonge mensen om de wereld te ontdekken, de behoefte om geliefden over de hele wereld te bezoeken, zijn allemaal nog steeds heel sterk. Binnen de Air France-KLM groep spelen we in op deze trends en voeren we een ambitieuze decarbonisatiestrategie. Om dit te doen, vragen we nationale en Europese beleidsmakers om een coherent kader dat ons in staat zal stellen om onze uitstoot van broeikasgassen te verminderen en tegelijkertijd concurrerend te blijven tegenover de wereldwijde concurrentie.

Duurzaamheid is naast veiligheid de belangrijkste prioriteit van de sector, vooral in Europa. Wat doen luchtvaartmaatschappijen eigenlijk en wat hebben ze van de regelgevers nodig om te slagen?

In overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs over klimaatverandering heeft de Europese Unie zich tot doel gesteld om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn. Om dit te bereiken is een aantal belangrijke wetgevende maatregelen ingevoerd. We verwelkomen in het bijzonder het mandaat om duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF)

op te nemen - voortgekomen uit de ReFuel EU Aviation verordening - en tegelijkertijd concurrentievervalsingen aan de Europese grenzen nauwlettend in de gaten te houden. Energiebedrijven moeten nu reageren op de groeiende vraag van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen naar deze alternatieve brandstoffen.

Tegelijkertijd betalen Europese luchtvaartmaatschappijen voor koolstofemissierechten en worden ze meer dan ooit aangemoedigd om hun milieuprestaties te verbeteren. We hebben echter niet gewacht op een regelgevend kader om massaal te investeren in net zero tegen 2050.

Bij Air France-KLM hebben we besloten om tot 2030 tot 2 miljard euro per jaar te investeren om onze vloot te vernieuwen met vliegtuigen die ontworpen zijn om het brandstofverbruik met 25% en de geluidsemisseries tot 50% te verminderen. Op dit moment zijn we 's werelds grootste gebruiker van SAF, met 16% van de wereldproductie in 2023. Ter vergelijking: we verbruiken slechts 3% van alle paraffine ter wereld.

Onze milieuovergang heeft een zeer hoge prijs, die we alleen kunnen dragen met de mobilisatie en steun van de overheid. We hebben een concurrerende SAF-productiesector en een gelijk speelveld nodig. Op dit moment kunnen Europese normen leiden tot concurrentievervalsing, vooral voor de deur. Dit zou kunnen leiden tot een verschuiving van de vraag naar andere internationale luchtvaartmaatschappijen. Dit zou de koolstofuitstoot niet verminderen. De Europese Unie moet snel aanpassingsmechanismen invoeren.

De luchtvaart staat voor een steeds grotere uitdaging wat betreft de publieke perceptie en het imago. Hoe kan de luchtvaart deze trend ombuigen?

Studies tonen aan dat het aandeel van de luchtvaart in de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen rond de 5% schommelt (inclusief niet-CO₂-effecten). Dit is een aanzienlijke bijdrage die met alle middelen moet worden verminderd. Maar we hebben ook te maken met een soms verkeerde perceptie bij het grote publiek. Een voorbeeld hiervan is het idee dat luchtvervoer voorbehouden is aan een kleine groep gelukkigen. Integendeel, de luchtvaart is de laatste decennia veel democratischer geworden. Sociologische studies tonen aan dat vliegtuigpassagiers over het algemeen hetzelfde socio-professionele profiel hebben als passagiers van hogesnelheidstreinen.

Bovendien innoveert onze sector voortdurend. Tussen 1990 en 2018 heeft de luchtvaart de uitstoot van broeikasgassen per vervoerde passagierskilometer gehalveerd. Tussen 2005 en 2019 is de CO₂-uitstoot van Air France in absolute termen met 6% gedaald, terwijl het verkeer met 32% is toegenomen.

Mijn commentaar: Voor één keer geeft een Air France-KLM leidinggevende zijn visie op de situatie van de groep.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 19 april op **9,956 euro**. Het is **deze week met +5,56% gestegen**.

Net als andere bedrijven in de luchtvaartsector heeft Air France KLM te maken gehad met onderbrekingen van vluchten als gevolg van de Iraanse aanvallen op Israël (**zie artikel hierboven**).

De aandelenkoers was €12,53 op 2 januari 2023 en €17,77 op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 15,61 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de claimemissie van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

***Mijn commentaar:** De aandelenkoers van Air France-KLM daalde begin vorige week en herstelde zich daarna geleidelijk (zie het artikel Air France zakt naar nieuw dieptepunt op de beurs na de Iraanse aanval).*

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$6 tot \$106. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) **daalt met \$ 3 tot \$ 87 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, bedroeg de spread bijna \$50.*

De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is deze week gedaald naar \$19 per vat. Het is al twee maanden geleden dat de spread terugkeerde naar een niveau van minder dan of gelijk aan \$25.

> 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 navigaction, 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.

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

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](#).

11.557 mensen ontvangen dit persoverzicht live