

FNAM roept op tot steun voor de Franse vlag



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)

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

N°962, 29 april 2024

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

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

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

[volg deze link](#)  [, het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> FNAM roept op tot steun voor de Franse vlag

(bron TourMaG) 23 april 2024 - **De FNAM had een vergadering belegd** en Pascal de Izaguirre, de voorzitter, kwam niet alleen opdagen.

Christine Ourmières-Widener, de CEO van Air Caraïbes, Didier Montegut, de CEO van de 3S Groep, en Alexandre Boissy, de huidige secretaris-generaal van de Air France - KLM Groep, behoorden tot de deelnemers.

Een omvangrijke groep met veel boodschappen om over te brengen. Om de vergadering te openen gaf de CEO van Corsair een overzicht van het seizoen 2023. Hij wees erop dat over heel 2023 het verkeer van, naar en binnen Frankrijk 94,5% van het verkeersniveau van 2019 bereikte.

December 2023 zou de maand van de overgang naar normaal kunnen zijn, aangezien het verkeer gelijk was aan dat van... december 2019.

Ander goed nieuws is dat, hoewel de luchtvaartmaatschappijen in Europa nog niet terug zijn op het niveau van voor de gezondheidscrisis, **de internationale routes van en naar Frankrijk terug zijn op het niveau van voor de pandemie.**

Een speciale vermelding werd gemaakt voor de Franse overzeese departementen en regio's (DROM's), omdat 2023 de nieuwe benchmark is voor de sector, met passagiersaantallen die hoger liggen dan die van 2019.

Maar "deze groei ging gepaard met een stijging van de kosten, in combinatie met

een sterke vraag, wat heeft geleid tot een stijging van de ticketprijzen", legt Pascal de Izaguirre uit.

Air: de Olympische Spelen van 2024 een buitenkansje?

"Vooruitkijkend naar 2024 verwachten we dat het verkeer zal blijven groeien, hoewel **de impact van de Olympische Spelen moeilijk in te schatten is**", aldus de voorzitter van FNAM.

(...)

Hoewel alle tekenen wijzen op een goed seizoen, zijn er een aantal punten die bijzondere waakzaamheid vereisen.

Ten eerste **blijven de geopolitieke situatie en de schommelingen in de energieprijzen factoren die de markt waarschijnlijk zullen beïnvloeden**. In een jaar tijd is de prijs van een vat olie gestegen van 76,05 dollar naar 88,17 dollar.

(...)

FNAM: Wordt het concurrentievermogen van de Franse vlag in twijfel getrokken?

De Franse overzeese departementen en regio's (DROM's) blijven profiteren van een aanzienlijk reisaanbod, maar **de tarieven stijgen tegen een achtergrond van algemeen stijgende kosten**.

Daarnaast baart de **verstoring van de toeleveringsketen**, met name voor fabrikanten en leveranciers van apparatuur, **zorgen**.

(...) Op

sociaal vlak is de luchtvaartsector niet helemaal gespaard gebleven, ook al is de staking van de luchtverkeersleiders opgeheven. Daarnaast vragen de inwerkingtreding van het Europese EES (Exit Entry System) aan de Europese grenzen in oktober 2024 en de gevolgen daarvan voor de wachttijden bijzondere aandacht.

Ondanks het feit dat het systeem op 6 oktober 2024 in werking moet treden, vertelt Pascal de Izaguirre ons dat er hiaten zijn in de voorbereidingen, waardoor het cruciaal is om alle spelers in de sector te mobiliseren om een succesvolle overgang te garanderen.

Ondanks de positie van Frankrijk als belangrijkste toeristische bestemming, **blijft de Franse vlag internationaal terrein verliezen**.

Het verlies van marktaandeel wordt geschat op één punt per jaar.

Duurzame luchtvaart wordt afgeremd door overheidsbeleid!

De hub Parijs-Charles de Gaulle speelt "een cruciale rol in het aantrekken van belangrijk aansluitend verkeer en het is absoluut noodzakelijk om de aantrekkelijkheid ervan te behouden om het concurrentievermogen van de Franse luchtvaartsector te behouden", zegt Pascal de Izaguirre.

Op dit moment is het marktaandeel gedaald tot 38% en vertegenwoordigt het slechts 25% van de intra-Europese vluchten vanuit Frankrijk.

Om deze trend om te buigen **is het belangrijk om "de middelen vrij te maken die**

nodig zijn voor de energietransitie, door te zorgen voor fiscale stabiliteit en toegang tot infrastructuur tegen een concurrerende prijs te garanderen", benadrukte de CEO van Corsair.

Een ander punt dat naar voren werd gebracht was de verstoring van het concurrentievermogen ten opzichte van de concurrentie.

"Het is absoluut noodzakelijk om maatregelen te nemen om de Franse vlag te ondersteunen en het in staat te stellen om effectief te concurreren op de wereldmarkt," zei Pascal de Izaguirre.

Tegelijkertijd blijft de energietransitie van de grondactiviteiten een cruciale kwestie die moet worden geconsolideerd.

Hoewel de verschuiving naar duurzamere praktijken aan de gang is, wordt deze tegengehouden door bepaald overheidsbeleid.

(...)

Tegelijkertijd **blijft het aantal projecten voor de productie van duurzame alternatieve brandstoffen (SAF) en e-brandstoffen in Frankrijk beperkt**, ver onder het niveau van Duitsland en de Verenigde Staten.

De recente stemming voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim is een eerste stap, maar we moeten zorgen voor een gelijk speelveld.

Mijn commentaar: De Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers is volledig toegewijd aan haar rol om de Franse vlag en haar concurrentievermogen te verdedigen.

De kwesties die aan de orde worden gesteld zijn niet nieuw, met name het gebrek aan overheidsbeleid om de ecologische overgang van het Franse luchtvervoer en de productie van duurzame alternatieve brandstoffen te vergemakkelijken.

De laatste regel van het artikel over de noodzaak om eerlijke concurrentie te garanderen is waarschijnlijk de belangrijkste.

Frankrijk heeft op zijn niveau niet voldoende speelruimte om dit te bereiken, met name op het gebied van verkeersrechten. De "open skies"-overeenkomst tussen Europa en de Verenigde Staten en de vergevorderde - maar opgeschorte - besprekingen over een soortgelijke overeenkomst tussen Europa en Qatar maken de zaken er niet eenvoudiger op.

> **Bas Brouns benoemd tot Financieel Directeur KLM**

(bron Luchtvaartnieuws) 25 april 2024 - Tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in Amstelveen is Bas Brouns woensdag benoemd tot Chief Financial Officer (CFO) van KLM. Brouns volgt Erik Swelheim op, wiens termijn is verstreken.

Bas Brouns (52), voorheen Senior Vice President Corporate Controller, werkt al meer dan 28 jaar bij KLM en heeft verschillende financiële functies bekleed. "Ik ben

erg blij met de benoeming van Bas Brouns als opvolger van Erik", zegt Marjan Rintel, CEO van KLM. "Hij werkt al 28 jaar bij KLM en met zijn uitgebreide kennis en vaardigheden kunnen we als management een KLM creëren die de tand des tijds kan doorstaan."

Tijdens de Algemene Vergadering van KLM zijn ook twee nieuwe leden van de Raad van Commissarissen benoemd. Cees 't Hart treedt terug na tien jaar in de Raad van Commissarissen van KLM, waarvan sinds 2019 als voorzitter. **Hij wordt vervangen door Wiebe Draijer. Pierre-François Riolacci wordt vervangen door Frédéric Gagey.**

(...)

***Mijn commentaar:** Twee opvallende punten:*

- KLM's nieuwe CFO is een product van interne promotie,

- de benoeming van Frédéric Gagey, voormalig CFO van Air France (en Air France-KLM) ... maar ook van KLM tussen 2005 en 2012.

> Meer intercontinentale routes vanuit de Franse regio's met Transavia

(bron Voyages d'Affaires) 24 april 2024 - **Dubai wordt nu al door Transavia verbonden met Marseille.** Vanaf de winter zal dit ook het geval zijn voor Toulouse. De luchtvaartmaatschappij biedt vanaf 29 oktober twee vluchten per week (dinsdag en zaterdag) van Toulouse naar het emiraat. **Dakar voegt Lille en Nice toe aan haar Franse netwerk.** Transavia zal twee wekelijkse vluchten aanbieden vanuit Lille, elke woensdag en zaterdag. Nice wordt één keer per week bediend, op zondag. De twee routes van de luchtvaartmaatschappij gaan eind oktober van start. **Dakar wordt zo door Transavia verbonden met 7 Franse steden.**

Naar Sal, in Kaapverdië, biedt Transavia een wekelijkse vlucht aan, elke zondag vanuit Lyon en elke zaterdag vanuit Marseille. De vluchten beginnen half december.

In Parijs heeft Transavia - voorlopig - slechts één route aangekondigd, Orly-Kittilä in Fins Lapland. De luchtvaartmaatschappij start deze route op 14 december, met één zaterdagvlucht per week.

Daarnaast heeft Transavia bedreigd de luchthaven van Amsterdam, haar historische hub, te verlaten als de autoriteiten besluiten alle nachtvluchten te verbieden. Wordt vervolgd...

***Mijn opmerkingen:** Transavia neemt geleidelijk de routes tussen de provinciesteden en Orly over.*

Aangezien de meest rendabele vluchten die in de vroege ochtend en late namiddag

zijn, plant Transavia bovendien middagsvluchten naar bestemmingen op middellange afstand.

Voor de oudere generatie zal dit hen doen denken aan het project Bases Province.

> **Paris-Orly: Vueling wil positie verstevigen**

(bron TourMag) 22 april 2024 - Vueling, lid van de IAG-groep, is de andere Spaanse luchtvaartmaatschappij die vanuit Frankrijk is uitgebreid.

Terwijl Volotea speelt op het netwerk van regionale hoofdsteden en kleine en middelgrote Europese steden, bezet Vueling de grond bij Parijs Orly.

Het is daar de 2e grootste luchtvaartmaatschappij na de Air France-KLM groep en haar dochteronderneming Transavia France.

TourMaG sprak met Jordi Pla Pintre, directeur netwerkstrategie bij Vueling. Interview met Jordi Pla Pintre.

TourMaG - Vueling vliegt al van Parijs naar Londen Gatwick. Wat waren uw redenen om een route van Parijs Orly naar Londen Heathrow te openen?

Jordi Pla Pintre: In onze strategie is Parijs Orly onze grootste basis in het buitenland. Alleen Barcelona, waar we gestationeerd zijn, is groter. We hebben 9 vliegtuigen gestationeerd op Orly.

Londen is een belangrijke hub. We hebben al 3 vluchten per dag naar Gatwick, maar we realiseerden ons ook dat er geen verbinding was tussen Parijs Orly en Heathrow.

Parijs en Londen zijn de belangrijkste markten in Europa en we willen bijdragen aan de connectiviteit tussen deze twee punten.

Bovendien denken we dat met de Olympische Spelen in Parijs om de hoek in de zomer van 2024, dit een fantastische kans is, en de timing is uitstekend

(...)

TourMaG - Over de verbinding tussen Parijs en Londen communiceert u veel over uw acties op het gebied van milieu en duurzaamheid. De trein rijdt goed tussen Parijs en Londen, bent u niet bang voor kritiek?

Jordi Pla Pintre: Nee, ik denk het niet, gezien de grote inspanningen van de IAG Groep, die de eerste luchtvaartgroep ter wereld was die zich verplichtte tot nul netto emissies in 2050.

2050 is nog ver weg, maar we hebben ook besloten om tegen 2030 met 10% duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) te vliegen, twee keer zoveel als de Europese regelgeving vereist.

Treinen en vliegtuigen moeten elkaar aanvullen.

Heathrow is bijvoorbeeld een hub die zich voornamelijk richt op langeafstandsvluchten. Aansluitingen per trein zijn minder handig dan wanneer je rechtstreeks met het vliegtuig aankomt.

(...)

TourMaG - Met Amman bent u begonnen met langeafstandsvluchten. Heeft u nog meer van dit soort projecten? We hebben bijvoorbeeld gezien dat Transavia vluchten naar Dubai heeft gelanceerd... Zou u daar ook in geïnteresseerd zijn?

Jordi Pla Pintre : Om eerlijk te zijn, het is geen deel van de wereld waar we naar kijken en waar we plannen voor hebben.

Zeg nooit nooit, maar we kijken naar routes waar onze vliegtuigen en bemanningen meteen terugkeren naar hun basis, iets wat we niet zouden kunnen doen met een bestemming als Dubai.

(...)

Parijs, een prioriteit voor Vueling

TourMaG - Andere Spaanse luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk hebben een strategie om bases in Frankrijk op te zetten. Is dit een optie voor jullie?

Jordi Pla Pintre: Nogmaals, zeg nooit nooit.

We zullen alle mogelijkheden overwegen, maar op dit moment concentreren we ons op productie vanuit Parijs. We hebben een grote basis op Orly, maar we vliegen ook vanaf Charles de Gaulle.

Parijs blijft dus onze prioriteit.

(...)

Mijn opmerking: Er zij aan herinnerd dat Air France in ruil voor staatssteun in verband met COVID-19 18 dagelijkse slots (op Orly) heeft moeten afstaan aan Vueling.

Het vertrek van Air France van Orly in 2026 zou moeten leiden tot een overdracht van haar slots aan haar dochteronderneming Transavia France.

Orly wordt dan een luchthaven die voornamelijk wordt gebruikt door low-cost maatschappijen; de drie belangrijkste maatschappijen die er opereren zijn dan Transavia, Vueling en easyJet.

> Luchtvaartemissies in 2023: de zorgwekkende ervaring van lagekostenmaatschappijen

(bron Transport & Environment) 23 april 2024 - **Luchtvaartmaatschappijen als Transavia en Ryanair hebben hun uitstootniveaus voor 2019 ruim overschreden.** Transport & Environment waarschuwt ook voor de belachelijk lage

prijzen die luchtvaartmaatschappijen betalen voor hun CO2-uitstoot, in verband met een te restrictieve Europese koolstofmarkt.

Top 10 des compagnies aériennes les plus polluantes en 2023 en France

Classement	Compagnie aérienne	Emissions CO ₂ 2023 (Mt)	Croissance des émissions CO ₂ 2019 - 2023 (%)
1	Air France	7.7	-13.0%
2	easyJet	1.1	-5.8%
3	Transavia.com France	0.8	+90.9%
4	Ryanair	0.8	+48.3%
5	Corsair	0.8	+22.6%
6	Delta Air Lines	0.6	+1.9%
7	Air Caraïbes	0.5	-13.8%
8	Air Austral	0.4	-5.1%
9	Emirates	0.4	-3.9%
10	Volotea	0.3	+68.5%

Source : Commission européenne et OAG.



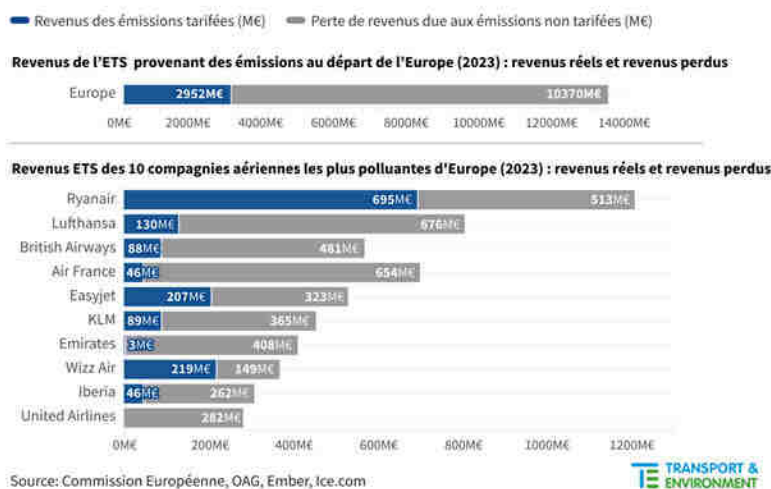
In 2023 stooten verschillende low-cost luchtvaartmaatschappijen die in Frankrijk actief zijn nog meer CO2 uit dan vóór Covid, waaruit blijkt dat de luchtvaart moeite heeft om een traject te integreren waarbij de vraag wordt gematigd en de uitstoot wordt verminderd. Transport & Environment (T&E), dat de gegevens van 2023 heeft geanalyseerd voor alle vluchten met vertrek vanuit Frankrijk [1], merkt op dat deze vorig jaar met 10% zijn gestegen ten opzichte van 2022, wat neerkomt op 700.000 starts, of bijna 2.000 starts per dag, en 20,3 miljoen ton CO2-uitstoot (+12,5% ten opzichte van 2022). **Deze opleving van het vliegverkeer wordt opgepikt door lowcostmaatschappijen**, die hun aantal vluchten vorig jaar met 13% hebben verhoogd", legt Jo Dardenne, directeur luchtvaart bij Transport & Environment, uit. **Vergeleken met 2019 heeft Transavia haar CO2-uitstoot voor vliegtuigen met vertrek uit Frankrijk bijna verdubbeld. Ryanair en Corsair hebben ook een sterke stijging gezien.** Deze trend is in tegenspraak met de noodzaak om de vraag te matigen om de klimaatdoelstellingen van de sector te halen, en Frankrijk heeft de kans gemist om hierop te reageren, aangezien de laatste belastingverhoging die is overeengekomen voor 2023 een luchthaven als Beauvais uitsluit, een low-cost bolwerk."

Als alle luchtvaartmaatschappijen worden meegerekend, is de CO2-uitstoot in 2023 89% van het niveau van voor de crisis. **Air France, goed voor 38% van de uitstoot van de sector in Frankrijk, zit nog steeds onder het niveau van 2019 (-13%).** [2] Bovendien verhinderen de tekortkomingen van de koolstofmarkt (ETS) een correcte toepassing van het principe dat de vervuiler betaalt, zowel in het geval van de

gevestigde luchtvaartmaatschappijen als van de lagekostenmaatschappijen. Maatschappijen die voornamelijk langeafstandsroutes exploiteren, zoals Air France, profiteren van het feit dat vluchten buiten Europa niet onderhevig zijn aan emissiebelasting.

In 2023 betaalde Air France daarom slechts 46 miljoen euro aan koolstofbelasting, terwijl het 700 miljoen euro had moeten betalen als alle vluchten vanuit Europa waren belast. **In totaal bedragen de inkomsten uit het ETS 2,9 miljard euro, terwijl ze meer dan 13 miljard euro hadden kunnen bedragen.** Voor T&E helpt dit om de werkelijke klimaatimpact van vluchten te verbergen, wat de vraag stimuleert.

Combien les compagnies aériennes ont-elles payé (ou non) pour leurs émissions en 2023 ?



De grote vervuilers zoals Air France, Lufthansa en British Airways, maar ook de low-costs, betalen een belachelijk lage prijs voor hun uitstoot omdat ze zijn vrijgesteld van de koolstofmarkt", zegt Jo Dardenne. **Frankrijk moet de expansie van het low-cost model indammen door fiscale en operationele maatregelen te nemen**, zoals het verhogen van de ticketbelasting en het invoeren van emissieplafonds op luchthavens".

Noot voor de redactie

[1]

] Inclusief vluchten uit de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen, die ongeveer 5,5% van de geregistreerde vluchten en 7,3% van de emissies uit Frankrijk vertegenwoordigen.

[2] Corsair-gegevens worden momenteel geverifieerd en kunnen worden gecorrigeerd.

Mijn commentaar: Het is moeilijk om een evenwicht te vinden tussen het verdedigen van de Franse vlag, het behouden van het concurrentievermogen en het verminderen van de CO2-uitstoot. Het succes van Turkish Airlines, dat niet onderworpen is aan Europese regels, is een goed voorbeeld.

Wat is beter voor de lange termijn?

- Een beleid voeren waarbij de vervuiler betaalt?

- Of om Europese luchtvaartmaatschappijen en luchthavens te helpen door middel van een stimuleringsbeleid om de CO2-uitstoot te verminderen?

Dit is de aanpak van de FNAM, die onderzoek naar duurzame vliegtuigbrandstoffen, het opzetten van productie-infrastructuren, de overstap naar elektrische voertuigen op luchthavens, enz. stimuleert.

De NGO Transport & Environment heeft legitieme vragen: is de strijd tegen klimaatverandering verenigbaar met bezuinigingen op vliegreizen binnen de Europese Unie?

> Airbus zoekt een antwoord op de overname door Boeing van zijn apparatuurleverancier Spirit Aerosystems

(bron La Tribune) 26 april 2024 - Hoewel de moeilijkheden bij **Spirit Aerosystems** vooral Boeing treffen, wordt ook Airbus getroffen. **De Amerikaanse fabrikant van apparatuur is ook** onderaannemer van de Europese vliegtuigbouwer voor twee commerciële vliegtuigprogramma's. **De aanstaande overname van Spirit Aerosystems door Boeing zal de situatie echter op zijn kop zetten.** Zoals Guillaume Faury, Executive Chairman van Airbus, donderdag zei tijdens de kwartaalcijfers van het bedrijf: "We willen niet dat belangrijke werkpakketten worden geleverd door onze belangrijkste - en enige - concurrent.

De Airbus-baas verwees naar de composietpanelenfabriek voor de A350 in Kinston in de Verenigde Staten en de composietvleugelfabriek voor de A220 in Belfast in Noord-Ierland, die van strategisch belang zijn voor de fabrikant.

"We houden de situatie van Spirit nauwlettend in de gaten in het licht van de beslissing van Boeing", zei hij, zich bewust van de noodzaak om de leveringsbronnen snel veilig te stellen op een moment dat de voorbereidende onderhandelingen tussen Spirit en Boeing vorige maand begonnen.

"We staan aan het begin van het proces. We zijn besprekingen begonnen met Spirit over mogelijke oplossingen," zei Guillaume Faury, die weigerde meer te zeggen over de oplossingen in kwestie of het tijdschema voor de onderhandelingen. **Een overname van de activiteiten van Spirit voor Airbus lijkt uiteraard een mogelijkheid, maar de Europese fabrikant wil alle opties bestuderen.**

Kwaliteitswaarborgen

Gevraagd naar de kwaliteitszorgen van Spirit Aerosystems, gaf Guillaume Faury geen commentaar. "Ik kan geen commentaar geven over Spirit in het algemeen.

Zoals u weet, hebben we twee belangrijke werkpakketten aan Spirit toevertrouwd, die afkomstig zijn van vestigingen die vrijwel volledig aan Airbus zijn gewijd", legt de Airbus-baas uit.

"We volgen deze problemen met Spirit al jaren en ondersteunen hen met vrij grote teams ter plaatse om ervoor te zorgen dat het werk dat ze voor ons doen aan al onze verwachtingen voldoet, dat de vastgestelde problemen worden gecorrigeerd en dat er een positieve lus is om van deze situaties te leren. Zij hebben zelf ook te maken met uitdagingen in de toeleveringsketen, net als wij. **De mate van begrip en partnerschap die we hebben met Spirit is goed, zelfs zeer goed, voor het managen van hun complexe situaties**", voegde Guillaume Faury toe.

***Mijn commentaar:** Veel onderaannemers werken tegelijkertijd voor Airbus, Boeing en COMAC (de Chinese vliegtuigbouwer), maar tot nu toe hadden ze geen kapitaalbanden met een van de vliegtuigbouwers.*

Boeing, dat na talloze tegenslagen in de problemen zit, wil Spirit Aerosystems kopen om de kwaliteit van de productie te controleren.

Het lijkt Airbus ondenkbaar dat zijn eigen fabrieken onder controle zouden komen van zijn grootste concurrent.

> **Commerciële vliegtuigen: aandeel leasing bereikt nieuwe recordhoogte**

(bron Journal de l'Aviation) 25 april 2024 - Steven Udvar Hazy, de beroemde oprichter van Air Lease (en ILFC in een ander tijdperk) en Aengus Kelly, de CEO van AerCap, hadden het zeker niet mis toen de pandemie in 2020 nog in de kinderschoenen stond. **Het aandeel van leasemaatschappijen in de wereldwijde vloot van commerciële vliegtuigen is de afgelopen vier jaar blijven groeien**, aangewakkerd door talloze sale and leaseback-transacties.

In feite zijn ze bijna de norm geworden voor luchtvaartmaatschappijen, na enkele zeer moeilijke financiële jaren en in een tijd waarin de behoefte aan capaciteit en vlootvernieuwing nog nooit zo hoog is geweest. Deze financiële operaties hebben de maatschappijen ook in staat gesteld om hun schulden te verminderen, vooral die maatschappijen die overheidssteun kregen om te overleven.

De schommeling van 50% kwam slechts enkele maanden na het uitbreken van de pandemie in 2021 en de zaken zijn aanzienlijk versneld met de hervatting van de leveringen van vliegtuigen van de nieuwe generatie op grotere schaal, ook al zijn de twee grootste vliegtuigbouwers ook vertraagd door problemen met de toeleveringsketen en zelfs door productieproblemen bij Boeing.

Een recent document van IATA (de internationale vereniging voor luchtvervoer) geeft aan dat **de wereldvloot van commerciële vliegtuigen nu voor bijna 60%**

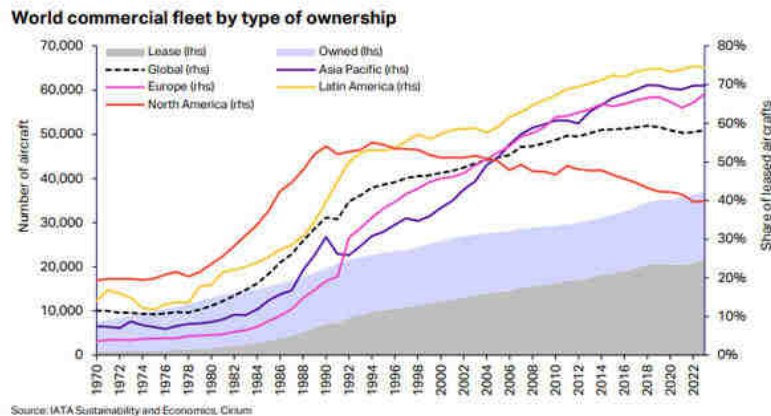
(58% om precies te zijn) geleased is, een verdeling die zich nu lijkt te stabiliseren en die "optimaal" zou zijn voor alle spelers. De verdeling tussen geleasede en eigen vliegtuigen blijft echter ongelijk tussen de geografische regio's, waarbij leasing vooral wordt geprefereerd in Latijns-Amerika (73%), Azië-Pacific (70%) en Europa (68%).

Noord-Amerika daarentegen geeft meer prioriteit aan de aankoop van vliegtuigen door exploitanten (directe aankoop of financiering), met slechts 40% geleasede vliegtuigen, een cijfer dat sinds 1994 gestaag is gedaald (piek van 55%). Toch was het in de Verenigde Staten dat het bedrijfsmodel van commerciële vliegtuigleasing werd geboren, een activiteit die zich begon te ontwikkelen met de deregulering van de luchtvaartsector in 1978.

De eerste grote Amerikaanse leasemaatschappijen (ILFC, GATX, Guinness Peat, enz.) verschenen in het begin van de jaren 1970, maar tegen het einde van dat decennium was het aandeel geleasede vliegtuigen wereldwijd gedaald tot slechts 2%, of een paar honderd vliegtuigen.

Deze gestage daling in de afgelopen 30 jaar kan worden verklaard door een betere toegang tot kapitaalmarkten en relatief goedkope alternatieve financieringsopties, en door de betere financiële prestaties van de grote Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen in vergelijking met andere regio's in de wereld. Natuurlijk staan de grote Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen er ook om bekend dat ze de vliegtuigen wat langer in hun vloot houden, wat leasing aan het einde van de operationele levensduur van hun vliegtuigen niet ten goede komt.

Volgens het Britse adviesbureau IBA zullen leasemaatschappijen het dit jaar bijzonder druk hebben, met naar schatting 4.000 vliegtuigtransacties, tegenover minder dan 3.500 in 2023. Dit hoge activiteitsniveau zal zowel worden gevoed door fusies en overnames van leasemaatschappijen als door de toename van het aantal uitwisselingen van vliegtuigleases. Luchtvaartmaatschappijen zullen hun bestaande leases blijven verlengen of zelfs vliegtuigen terugkopen aan het einde van hun leases, wat een impact zal hebben op het aantal vliegtuigen dat beschikbaar is op de secundaire markt. **De leasetarieven zouden dit jaar dan ook sterk moeten blijven stijgen, zowel voor vliegtuigen met één gangpad als voor vliegtuigen met een brede romp.**



Mijn commentaar: Het leasen van vliegtuigen is in twee opzichten bijzonder aantrekkelijk:

- voor gevestigde luchtvaartmaatschappijen kunnen ze snel over een recent model vliegtuig beschikken, terwijl de tijd tussen bestellingen en leveringen van nieuwe vliegtuigen in jaren kan worden gerekend. Volgens luchtvaartspecialist Shukor Yusof hebben Boeing en Airbus al aangegeven dat sommige van hun populairste modellen niet voor 2030 beschikbaar zullen zijn.

- Voor nieuwe luchtvaartmaatschappijen betekent dit dat ze schulden op lange termijn moeten vermijden. Leasingcontracten hebben een kortere looptijd (ongeveer tien jaar) dan kredietcontracten (ongeveer twintig jaar).

> Zwarte donderdag voor Frans vliegverkeer, duizenden vluchten geannuleerd

(bron France 24, met AFP) 23 april 2024 - Op donderdag 25 april werden Franse luchthavens ontdaan van een deel van hun gebruikelijke passagiers en honderden vliegtuigen werden aan de grond gehouden als gevolg van een staking van een aantal luchtverkeersleiders, opnieuw tot grote verontwaardiging van de luchtvaartmaatschappijen.

De geannuleerde vluchten betroffen voornamelijk korte- en middellangeafstandsvluchten. Op Roissy-Charles-de-Gaulle navigeren veel passagiers door de terminals voor hun internationale vluchten, ter compensatie van de duizenden passagiers die gedwongen werden thuis te blijven en hun vluchten te verzetten, midden in de Franse schoolvakanties.

Ongeveer 2.300 vluchten die vertrekken van of aankomen op een Franse luchthaven zijn gepland voor vandaag, vergeleken met bijna 5.200 op woensdag, volgens het scorebord van de Franse Burgerluchtvaartautoriteit (DGAC) geraadpleegd door AFP.

Meer dan 2.000 vluchten in Europa zijn geannuleerd en 1.000 zullen waarschijnlijk moeten uitwijken om het Franse luchtruim te vermijden, volgens de belangrijkste vereniging van luchtvaartmaatschappijen in Europa, Airlines for Europe.

Om het beschikbare personeel af te stemmen op de verkeersdruk had de Franse burgerluchtvaartautoriteit de luchtvaartmaatschappijen gevraagd om drie op de vier vluchten die vertrekken van of aankomen op Parijs-Orly, de op één na grootste luchthaven van Frankrijk, te annuleren; 55% op Roissy-Charles-de-Gaulle, de grootste luchthaven; 65% op Marseille-Provence (Zuid-Frankrijk) en 45% op alle andere hubs op het Franse vasteland.

De meeste langeafstandsroutes worden echter niet getroffen door de annuleringen, omdat het verzoek van de DGAC alleen geldt voor vliegtuigen die "drie of meer bewegingen" maken gedurende de dag.

(...)

Deze annuleringen, op een schaal die ongekend is "in de afgelopen twintig jaar" volgens de Parijse luchthavenbaas Augustin de Romanet, werden opgelegd door de DGAC met het oog op het aantal stakers onder de onmisbare luchtverkeersleiders.

Akkoord bereikt de dag ervoor

De aankondiging op woensdagochtend van een akkoord over het einde van de crisis door de belangrijkste vakbond, de SNCTA, had echter de hoop gewekt dat de druk op de luchtvaartmaatschappijen zou afnemen. Het was echter te laat om ontwrichting te voorkomen, vooral omdat de drie andere vakbonden van luchtverkeersleiders, Unsa-ICNA, Usac-CGT en Spac-CFDT, hun opzegtermijn handhaafden.

De SNCTA, die bij de laatste verkiezingen 60 procent van de stemmen van de luchtverkeersleiders kreeg, protesteerde tegen de begeleidende maatregelen van deze hervorming, met name op het gebied van lonen, en eiste onder andere een loonsverhoging van 25 procent gespreid over vijf jaar.

(...)

Deze Franse staking heeft gevolgen voor de vluchten boven Frans grondgebied, aangezien ook de activiteiten van de vijf en route luchtvaartnavigatiecentra (CRNA), die de vliegroutes van de vliegtuigen boven het land beheren, worden getroffen.

De lagekostenmaatschappijen, die hun aantal vluchten binnen Europa opvoeren, worden het hardst getroffen. Ryanair alleen al annuleerde donderdag "meer dan 300 vluchten", easyJet en Transavia elk 200.

(...)

In een persbericht uitte Michael O'Leary

, CEO van Ryanair, opnieuw kritiek op de Franse autoriteiten en drong er bij de Europese Commissie op aan om "maatregelen te nemen om overvluchten te beschermen, waardoor meer dan 90% van deze annuleringen zouden kunnen worden geëlimineerd".

De International Air Transport Association (IATA), waarin meer dan 300

luchtvaartmaatschappijen verenigd zijn die 83% van het wereldverkeer voor hun rekening nemen, beschuldigde de Franse luchtverkeersleiders van "chantage" met hun "exorbitante eisen".

(...)

Mijn commentaar: De Diard-wet regelt de organisatie van diensten en passagiersinformatie in luchtvaartmaatschappijen.

Doordat de belangrijkste vakbond van luchtverkeersleiders zich op het laatste moment terugtrok, konden de luchtvaartmaatschappijen hun vluchtschema's niet op een aanvaardbaar niveau brengen.

In zekere zin kunnen we stellen dat de Diard-wet is omzeild.

Wat de redenen voor dit conflict betreft, nodig ik je uit om mijn commentaar over dit onderwerp in de [vorige nieuwsbrief nr. 961](#) te lezen.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 26 april op 9,72 euro. Het aandeel daalt deze week met -2,37%.

Net als andere bedrijven in de luchtvaartsector heeft Air France KLM te kampen gehad met vluchtonderbrekingen als gevolg van de Iraanse aanvallen op Israël.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 15,45 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 kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: De afgelopen anderhalve maand schommelde de koers van het aandeel Air France-KLM tussen €9,50 en €10,-.

De lage winstgevendheid van KLM in 2023 en geschillen die de vluchten tussen Europa en Azië verstoren, zijn enkele redenen voor de lage aandelenkoers.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$1 naar \$107. Eind juni was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$2 tot \$89 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 tot \$18 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. Je 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, [bezoek dan 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.

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

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders 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](#).

11.569 mensen ontvangen deze persrecensie live