

Air France nog steeds in de top 10 beste luchtvaartmaatschappijen



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)

voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 971, 1 juli 2024

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

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

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

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

Redactie

Geachte lezers,

Naar aanleiding van de publicatie van het universele document van de groep Air France-KLM voor de Algemene Vergadering van 2024, hebben sommigen onder u terecht opgemerkt dat ik rechtstreeks de bezoldiging heb ontvangen die verbonden is aan mijn mandaat als bestuurder in 2022.

Normaal gesproken wordt deze vergoeding aan mijn vakbond betaald.

Het was een administratief probleem.

Ik heb deze vergoeding vervolgens aan mijn vakbond betaald, in overeenstemming met een overeenkomst tussen mijn vakbond en mijzelf.

Deze procedure werd gevalideerd door de belastinginspecteur.

Ik kan alleen maar de (zeer) oplettende lezers feliciteren die me op deze anomalie hebben gewezen.

Ik hoop dat zij, en jullie allemaal, deze nieuwe brief met plezier zullen lezen.

François

PS: als iemand nog twijfels heeft, kan ik hem de bewijsstukken bezorgen.

Persoverzicht van maandag

> Air France nog steeds in top 10 beste luchtvaartmaatschappijen

(bron Journal de l'économie) 27 juni 2024 - In 2024 is het 25 jaar geleden dat de Skytrax World Airline Awards werden uitgereikt, ook wel de "Oscars van de luchtvaartindustrie" genoemd. Sinds 1999 stelt de onafhankelijke Britse organisatie Skytrax jaarlijks een wereldwijde ranglijst op van de beste luchtvaartmaatschappijen op basis van een wereldwijd tevredenheidsonderzoek onder passagiers.

Dit jaar namen **meer dan 100 nationaliteiten deel, waardoor het 's werelds grootste onderzoek naar de tevredenheid van vliegtuigpassagiers is. Air France behaalde** opmerkelijke resultaten bij de Skytrax World Airline Awards 2024. Hoewel de Franse luchtvaartmaatschappij zakte van de 7e naar de 9e plaats op de wereldranglijst, **blijft**

het **de beste Europese luchtvaartmaatschappij**, voor Swiss International Air Lines die de 10e plaats behaalde. Deze erkenning is het **resultaat van een gestage stijging van de kwaliteit in de afgelopen twee jaar**. Air France werd in het bijzonder geprezen voor de kwaliteit van haar eerste klas, met **een tweede plaats wereldwijd voor eerste klas cabines**.

De inspanningen van Air France om haar diensten te verbeteren werden beloond met drie andere prestigieuze prijzen: beste eersteklas catering ter wereld, beste eersteklas lounge restaurant (CDG) en voor het tweede jaar op rij de eerste plaats in de categorie 'West-Europa'. **Deze onderscheidingen getuigen van de inzet van de luchtvaartmaatschappij om haar passagiers een hoogwaardige reiservaring te bieden.**

De ranglijst van dit jaar wordt gedomineerd door Aziatische en Golf maatschappijen, met Qatar Airways aan de leiding, gevolgd door Singapore Airlines en Emirates. Qatar Airways won ook de awards voor Best Global Business Class en Best Business Class Lounge, waarmee het zijn positie als marktleider bevestigt.

(...)

Mijn commentaar: Air France blijft de op één na grootste luchtvaartmaatschappij van Europa (na Turkish Airlines) en plukt de vruchten van haar strategie om haar vloot te vernieuwen en de kwaliteit van haar producten op de grond en in de lucht te verbeteren.

De koers van het aandeel, die de afgelopen weken met 22% is gedaald, weerspiegelt deze situatie niet (zie het persoverzicht van de beurs hieronder).

De rest van de ranglijst geeft aanleiding tot drie opmerkingen:

. Transavia France staat op de tweede plaats van Europese lagekostenmaatschappijen, wat een hele prestatie is voor een snel groeiend bedrijf.

. Turkish Airlines blijft de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa. Het geniet de niet aflatende steun van de Turkse regering, die een gigantische luchthaven heeft gebouwd.

. Ethiopian Airlines is de beste Afrikaanse luchtvaartmaatschappij, maar staat slechts op de 35e plaats in de wereld.

> **Onderhoud Air France-KLM nog niet terug op niveau van voor Covid**

(bron Le Monde) 24 juni 2024 - (...) Anne Brachet, General Manager of Maintenance bij Air France-KLM, het op één na grootste onderhoudsbedrijf ter wereld, net na Lufthansa, verdedigt haar troepen. **De incidenten die de afgelopen weken de vliegtuigen van de luchtvaartmaatschappij hebben getroffen**, zoals de "hete geuren die in de cabine werden gevoeld" in twee vliegtuigen, of de noodlanding op zondag 9 juni van een Air France Boeing 777-300 ER die in Istanbul, Turkije, landde vanwege een motorprobleem, **"zijn niet te wijten aan slecht onderhoud"**. Volgens hem "lost onderhoud problemen op. Het creëert ze niet".

Meer dan deze zeldzame zwarte vlekken, zijn het de tekortkomingen van de onderaannemersketen die haar zorgen baren. Volgens mevrouw Brachet is **het "grootste probleem middelen", d.w.z. personeelsbeheer en de levering van reserveonderdelen**. In plaats van de oorlog in Oekraïne aan te halen, benadrukt het hoofd onderhoud de "hyperformalisatie van de toeleveringsketen" in de hele industrie. Just-in-time productie met één enkele leverancier" heeft de Covid-19 pandemie niet doorstaan.

Bovendien, zegt ze, "heeft **Covid geleid tot een drastische inkrimping van het personeelsbestand**", waarvan de lucht- en ruimtevaartsector nog steeds niet is hersteld. Aangezien "het herstel extreem snel ging, met een groot aantal vliegtuigorders en beperkingen op grondstoffen", hebben de vertragingen in de levering van zowel vliegtuigen als reserveonderdelen zich opgestapeld.

Er zal aanvankelijk "een verbetering zijn in 2025, voordat de **situatie in 2026 weer normaal wordt**", aldus mevrouw Brachet. Dat is **als alles goed gaat**, voegt ze eraan toe, want "hoe meer tijd er verstrijkt, hoe meer fabrikanten het moment uitstellen" waarop alles weer normaal wordt.

Niettemin wegen de vertragingen in de leveringen op de resultaten van de onderhoudsactiviteiten van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij. In 2023 behaalde het een omzet van 4 miljard euro. Maar met slechts "1,8 miljard [euro]

extern gegeneerd", d.w.z. van andere klanten dan Air France en KLM, **is het onderhoud nog steeds niet terug op de 2 miljard euro omzet die in 2019, het laatste jaar voor Covid-19, werd geboekt.**

Maar met 200 klanten, waaronder veel luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigverhuurders, en meer dan 3.000 vliegtuigen waarvoor het onderhoud en reparaties uitvoert, blijft Maintenance optimistisch over zijn business. **"We hebben dit jaar 450 mensen aangenomen"**, zegt mevrouw Brachet, die nu leiding geeft aan meer dan 12.000 werknemers, waaronder personeel van Air France en KLM. **Om de duizenden Safran LEAP-motoren te onderhouden** die de overgrote meerderheid van de middellangeafstandsvliegtuigen van Airbus A320 en Boeing 737 MAX zullen aandrijven, heeft **mevrouw Brachet besloten de werklust te verdelen tussen Air France en KLM.** Naast de LEAP verwacht mevrouw Brachet ook een groot contract met de Indiase luchtvaartmaatschappij Indigo, die iets meer dan een jaar geleden 500 Airbus A320's bestelde voor meer dan 55 miljard dollar (51,3 miljard euro). De grootste order in de geschiedenis.

***Mijn commentaar:** De onderhoudsdivisie van de Air France-KLM-groep heeft te kampen met dezelfde beperkingen als de rest van de luchtvaartindustrie :*

. een tekort aan reserveonderdelen, een situatie die waarschijnlijk zal aanhouden tot na 2026,

. problemen bij het werven van personeel. Jonge monteurs geven vaak de voorkeur aan fabrikanten.

> Transavia NL zet nieuwe stap in uitbreiding Brussels Airport

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met Deepl) 27 juni 2024 - **Transavia Nederland heeft donderdag een nieuwe stap gezet in haar uitbreidingsplannen op Brussels Airport met de installatie van een derde Boeing 737 op de Belgische luchthaven.** De KLM-dochter lanceerde ook haar nieuwe lijndienst tussen Brussel en Bari.

Vrijdag opent Transavia een route naar Marrakech en een dag later, op zaterdag, begint Transavia met vluchten naar Thessaloniki in Griekenland. Deze zomer zal de lagekostenmaatschappij in totaal 46 vluchten per week aanbieden naar 12 bestemmingen vanaf de luchthaven van Brussel.

Transavia begon in het winterseizoen 2021/2022 met vluchten van Brussels Airport naar Innsbruck en breidt sindsdien haar activiteiten op de luchthaven gestaag uit. In het komende winterseizoen lanceert de maatschappij ook een verbinding naar Las Palmas.

Zaventem, de luchthaven van Brussel, is de vierde basis van Transavia

Nederland. De andere zijn Schiphol, Eindhoven en Rotterdam. Er zijn ook verschillende bases in Frankrijk, maar die behoren toe aan zusterluchtvaartmaatschappij Transavia France.

De meeste passagiers op Transavia-vluchten vanuit Brussel zijn Belgen, maar **ook reizigers uit Noord-Brabant, Zeeland en Limburg maken relatief veel gebruik van de dienst. Voor hen is de Belgische luchthaven vaak net zo ver weg als Schiphol.**

***Mijn commentaar:** De ontwikkeling van de twee Transavia's van de Air France-KLM groep gaat door.*

Transavia Nederland verplaatst enkele vliegtuigen van Schiphol naar Brussel, anticiperend op een mogelijke vermindering van slots op Schiphol.

Transavia France van haar kant versterkt haar aanwezigheid op de luchthaven van Bordeaux door vijf nieuwe routes te openen.

> **Lufthansa verhoogt ticketprijzen in Europa, inclusief "milieutoeslag**

(bron AFP) 25 juni 2024 - Reizen met een vlucht van **Lufthansa** gaat binnenkort meer kosten. Europa's grootste luchtvaartgroep **kondigde dinsdag een prijsverhoging aan voor al haar Europese vluchten vanuit de 27 landen van de Europese Unie, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen en Zwitserland**, aldus een persbericht. De toeslag, waarvan het bedrag zal variëren "afhankelijk van de route en het vluchttarief" op een schaal van tussen de € 1 en € 72, zal van toepassing zijn op alle geplande vluchten "vanaf 1 januari 2025", voegde het eraan toe.

De Duitse maatschappij verklaart deze beslissing door het feit dat ze "de komende jaren niet in staat zal zijn om alleen de toenemende extra kosten te dragen die voortvloeien uit de wettelijke vereisten". Lufthansa verwijst naar de verplichte quota die door de EU zijn opgelegd **om meer duurzame brandstoffen** (bekend onder de afkorting "SAF" voor "duurzame vliegtuigbrandstof") in de brandstoftanks van vliegtuigen op **te nemen**, om zo geleidelijk paraffine te vervangen.

Het aandeel SAF zou 2% moeten bedragen vanaf 2025, 6% in 2030, dan 20% vanaf 2035 en uiteindelijk 70% in 2050. De productie van SAF staat echter nog in de kinderschoenen: in 2023 was het goed voor 0,5% van de wereldwijde vraag naar vliegtuigbrandstof.

(...)

Om de achterstand in de productie van SAF in Europa in te halen, riepen de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen, waaronder Lufthansa, de EU in maart op om zich te laten inspireren door de Verenigde Staten, waar de productie

profiteert van stimuleringsmaatregelen.

Ter herinnering: vóór Lufthansa had Air France-KLM al besloten om een deel van de extra kosten van duurzame vliegtuigbrandstoffen door te berekenen in de ticketprijzen. Deze maatregel is sinds begin 2022 van kracht.

(...)

Mijn commentaar: Lufthansa en haar belangrijkste dochterondernemingen (Brussels Airlines, Swiss) zullen de extra kosten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen doorberekenen.

Air France-KLM, wereldleider in het gebruik van dit type brandstof, heeft deze maatregel vanaf 2022 ingevoerd.

Ter herinnering: in Europa brengt het gebruik van 1% van deze brandstoffen een extra kost met zich mee van 100 miljoen euro.

In de Verenigde Staten zijn de extra kosten vrijwel nihil. De Inflation Reduction Act van 2022 (IRA) voorziet 369 miljard dollar over tien jaar om de groene industrie te ondersteunen. Luchtvaartmaatschappijen profiteren.

Europese luchtvaartmaatschappijen wijzen de Europese Unie voortdurend op deze concurrentievervalsing.

> **Problemen met toeleveringsketen nopen Airbus tot herziening leveringsprognoses**

(bron Journal de l'Aviation) 25 juni 2024 - **Airbus heeft zijn ambities voor dit jaar naar beneden moeten bijstellen. Verwijzend naar aanhoudende problemen in de toeleveringsketen**, voornamelijk op het gebied van motoren, cabines en vliegtuigstructuren, mikt de vliegtuigbouwer nu op de levering van "slechts" 770 vliegtuigen in 2024, tegenover de eerdere prognose van 800. Dit is nog steeds hoger dan het niveau dat in 2023 werd bereikt.

Deze doelstelling is nog steeds hoger dan het niveau dat in 2023 werd bereikt en weerspiegelt nog steeds de stijging van het productietempo, toen Airbus 735 vliegtuigen afleverde.

Wat het A320neo-programma betreft, wordt de stijging van het productietempo tot 75 vliegtuigen per maand voortgezet, maar het doel zou nu in 2027 moeten worden bereikt in plaats van in 2026.

Tegelijkertijd **bracht een audit van de ruimtevaartactiviteiten nieuwe commerciële en technische moeilijkheden aan het licht**. Als gevolg daarvan heeft de Groep in de rekeningen over het eerste halfjaar extra kosten ten bedrage van 900 miljoen euro geboekt, die verband houden met bijgewerkte veronderstellingen over

tijdschema's, werklust, bevoorradingsbronnen, risico's en kosten gedurende de levensduur van bepaalde telecommunicatie-, navigatie- en observatieprogramma's. Hierdoor is de financiële doelstelling niet langer gehaald.

Als gevolg hiervan is ook de financiële doelstelling bijgesteld: de **jaarlijkse EBIT zou ongeveer 5,5 miljard euro moeten bedragen, in plaats van de oorspronkelijk beoogde 6,5 tot 7 miljard euro.**

Mijn commentaar: Airbus wordt niet gespaard door problemen in de toeleveringsketen

Haar klanten ondervinden de gevolgen, zoals de CEO van Lufthansa zei: .

"De leveringsproblemen van de vliegtuigen hebben een 'brutale' impact op Lufthansa en zullen niet opgelost zijn voor 2030. Het tekort aan vliegtuigen zou Lufthansa daarom ongeveer €500 miljoen per jaar kunnen kosten",

zonder een exact cijfer te geven.

> Met de overname van Spirit brengen Boeing en Airbus strategische productie weer in eigen huis

(bron Les Echos) 1 juli 2024 - Het is de eerste stap in een lange weg naar herstel.

Boeing bevestigde maandag de overname van zijn toeleverancier Spirit AeroSystems voor 4,7 miljard dollar (4,37 miljard euro). De apparatuurfabrikant uit Wichita, Kansas, zit in het oog van **de storm sinds op 5 januari tijdens een vlucht van Alaska Airlines een deur die het had gefabriceerd, midden in de vlucht werd afgerukt.** Op 4 maart gaf de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) aan dat er "non-conformiteitsproblemen" waren geconstateerd bij de productiecontroles van Boeing en Spirit Aerosystems.

De voorwaarden van de deal, die begin maart werd aangekondigd, veranderden tijdens de onderhandelingen: Spirit AeroSystems aandeelhouders, die aanvankelijk contant geld zouden ontvangen, zullen uiteindelijk worden betaald in Boeing aandelen. De vliegtuigbouwer, die zijn aandelenkoers sinds het incident met bijna 30% heeft zien dalen, moet geld besparen. Desondanks biedt

de deal de aandeelhouders van Spirit AeroSystems een premie van 30% ten opzichte van het niveau voorafgaand aan de aankondiging van de overname.

Boeing neemt ook de schuld van zijn leverancier over, wat de werkelijke waarde van de overname op 8,3 miljard dollar brengt. "Wij geloven dat deze overeenkomst in het belang is van reizigers, onze klanten, de werknemers van Spirit en Boeing, onze aandeelhouders en ons land als geheel," aldus Dave Calhoun, CEO van Boeing, geciteerd in het persbericht.

De overname moet Boeing in staat stellen om te laten zien dat het weer controle wil krijgen over een deel van zijn toeleveringsketen. Dit betekent een terugkeer naar de situatie aan het begin van de jaren 2000, toen Spirit AeroSystems deel uitmaakte van Boeing. De rompproductieactiviteiten van het bedrijf werden vervolgens verkocht en naar de beurs gebracht.

(...)

Het grootste deel van Spirit AeroSystems ' \$6 miljard omzet (en \$633 miljoen verlies) vorig jaar kwam nog steeds van Boeing. Maar door zich zo'n twintig jaar geleden los te maken van de Amerikaanse vliegtuigbouwer, heeft Spirit zijn orders voor zijn directe concurrent Airbus verhoogd, wat een van de belangrijkste discussiepunten van de afgelopen maanden is geweest.

Een deel van de activiteiten van de vliegtuigbouwer moet uiteindelijk worden overgenomen door de Europese vliegtuigbouwer, die maandag ook aankondigde dat het een bindende overeenkomst had getekend met Spirit AeroSystems. Airbus gaat met name "de productie van A350 rompsecties in Kinston (North Carolina) en Saint-Nazaire (Frankrijk), de productie van A220 vleugels en centrale romp in Belfast (Noord-Ierland) en Casablanca (Marokko)" overnemen van zijn leverancier, evenals de productie van "A220 onderdelen in Wichita", aldus het bedrijf in een persbericht. Het totale aantal werknemers zou meer dan 2.500 bedragen.

Over dit onderdeel zou voor een symbolische euro worden onderhandeld en Spirit AeroSystems zou zelfs een compensatiebetaling van 559 miljoen dollar aan Airbus betalen. De Europese vliegtuigbouwer, die zijn productietempo heeft zien vertragen door met name de moeilijkheden van Spirit, zal naar verwachting investeren in zijn productielijnen om zijn productie te verhogen.

Mijn commentaar: ik neem het commentaar van de journalist van Le Monde over

=== Het is niet de eerste keer dat de grenzen van een onderneming ter sprake komen. Ze zijn altijd geëvolueerd, zoals het kapitalisme dat al meer dan twee eeuwen doet, op de helling van de taakspecialisatie, een garantie voor meer efficiëntie en de ontwikkeling van de concurrentie. Landen hebben hetzelfde gedaan en het fenomeen is versneld met de globalisering. Boeing is een perfect voorbeeld.

Met de komst van de globalisering ging Boeing begin jaren 2000 nog een stap verder door de productie van onderdelen te verkopen en alleen assemblage te behouden. Een mildere versie van het fabrieksloze bedrijf, dat heeft geleid tot de geleidelijke ontmanteling van veel van 's werelds grote conglomeraten.

Maar wat we winnen aan productiviteit, dreigen we te verliezen aan toezicht. Net als de-industrialisatie voor landen kan uitbesteding een dure aangelegenheid worden

zodra het uit de hand loopt.

Wat moet je zelf doen? Wat moet je delegeren en hoe?

*Dit is een vraag die voortdurend wordt gesteld. En er is geen definitief antwoord.
=== einde citaat*

> **Beijing voert het tempo op om groen licht te krijgen van Europa voor zijn C919, een rivaal van de A320neo en de 737 MAX**

(bron Les Echos) 25 juni 2024 - **Beijing haalt alles uit de kast om zijn C919, de aangekondigde concurrent van de A320neo en de 737 MAX, eerst in Europa en daarna in de Verenigde Staten te laten vliegen.** Volgens de South China Morning Post worden deskundigen van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in juli in China verwacht.

Er hebben al verschillende bijeenkomsten plaatsgevonden. Afgelopen april ontmoetten

ambtenaren van de Chinese burgerluchtvaartautoriteit (CAAC) elkaar in Keulen (Duitsland), waar het hoofdkantoor van het EASA is gevestigd. Maar terwijl Beijing zijn aanvraag afgelopen november opnieuw lanceerde (een eerste poging, die dateerde van 2019, werd onderbroken door de Covid pandemie), **zou het aangekondigde bezoek van Europese experts de echte eerste stap moeten zijn in het certificeringsproces voor het vliegtuig.**

(...)

Maar deze eerste stap zal moeten worden gevolgd door vele andere. Hoewel Beijing begin dit jaar een tipje van de sluier oplichtte door te verklaren, zonder details te geven, dat het doel was om "China's nationale luchtvaartprogramma's in het buitenland te promoten", zal de **Europese certificering waarschijnlijk niet snel plaatsvinden. Misschien in 2025 of 2026**, de deadline die Beijing zichzelf heeft gesteld (...)

).

Deze kalenderbependingen betekenen dat China niet ten volle zal kunnen profiteren van de herhaalde ongelukken van Boeing. Of die van Airbus, dat worstelt met aanhoudende problemen in zijn toeleveringsketen.

(...)

De C919 (...) claimt dezelfde prestaties als de A320neo en de Boeing 737 MAX. Hij deelt ook enkele van dezelfde technologieën, te beginnen met zijn motor: de Leap, de nieuwe generatie motor die gezamenlijk wordt geproduceerd door het Franse Safran en het Amerikaanse General Electric.

In de tussentijd zal de C919 het alleen moeten doen met de technische certificering van CAAC. Deze goedkeuring, die in september 2022 werd verkregen, is onvoldoende om het vliegtuig overal ter wereld te laten vliegen en vooral om te worden aangekocht door niet-Chinese luchtvaartmaatschappijen. Tot nu toe hebben

alleen Air China, China Eastern Airlines en China Southern Airlines vliegtuigen aan hun vloot toegevoegd of vaste bestellingen geplaatst (...)

Mijn commentaar: Het certificeringsproces voor een nieuw vliegtuig neemt veel tijd in beslag en kan in jaren worden gerekend ... voor vliegtuigen van fabrikanten die al een of meer modellen hebben gecertificeerd.

Comac, de fabrikant van de C919, zal veel geduld moeten hebben.

Merk op dat Comac dezelfde leveranciers heeft als Boeing en Airbus.

De Chinese fabrikant zou dus dezelfde leveringsproblemen moeten hebben als zijn twee belangrijkste toekomstige concurrenten ...

> Als het gebrek aan vooruitzichten voor de luchthaven Roissy CDG mensen ineen begint te krimpen

(bron Journal de l'Aviation) 25 juni 2024 - Nu Frankrijk zich in een staat van politieke en economische onzekerheid bevindt, beginnen de tongen te spreken. **Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, maakte van de 20e verjaardag van de Frans-Nederlandse groep gebruik om de Parijse luchthavenuitbater een paar verwijten te maken, met name over het feit dat er niet genoeg loopplanken beschikbaar zijn in de terminals die door Air France worden gebruikt tijdens de ochtendspits van aansluitingen.**

Het gebrek aan contactparkeerplaatsen zorgt uiteraard voor vertragingen (wachten voor het uitstappen, busritten als het vliegtuig voor de kust geparkeerd staat, langere levertijden voor bagage, meer stress voor overstappende passagiers, etc.) en situaties die de aantrekkelijkheid van de Franse luchtvaartmaatschappij de komende jaren niet ten goede zullen komen.

(...) Tot

overmaat van

ramp moet het **gebrek aan ontwikkelingsplannen voor de luchthaven Roissy CDG ook worden gezien in de context van de verwachte groei van het verkeer** in Europa in de komende decennia (+44% in 2050 vergeleken met de verkeersniveaus van 2019 volgens de basishypothese van Eurocontrol).

Maar het is niet de ADP Groep die aan de schandpaal moet worden genageld. De Parijse luchthavenexploitant heeft dan wel net zijn tarieven verhoogd, maar **geen van de laatste drie ministers van transport heeft ook maar enige richting gegeven**, laat staan de schijn van prioriteit, aan de toekomstige ontwikkeling van de hub van Roissy. Zoals u **zich zult herinneren, werd de bouw van Terminal 4 in 2021 opgegeven** omdat deze "verouderd" werd geacht en niet in lijn met het "milieubeleid van de regering" onder leiding van Jean Castex. Voorlopig is Ben Smith

niet op zoek naar een nieuwe gigantische terminal op CDG. Maar kan deze situatie nog veel langer duren

?

Het ziet er naar uit dat de toekomst van Roissy CDG net zo complex zal zijn en net zo afhankelijk van de uitkomst van de komende parlementsverkiezingen...

***Mijn commentaar:** Het project om terminal 4 te bouwen op Roissy was een ambitieus project, vergelijkbaar in grootte met de luchthaven Orly. Het zou uiteindelijk Air France huisvesten*

Het project kon echter niet rekenen op de goedkeuring van Air France, dat kritisch was over de prioriteit die werd gegeven aan winkels ten koste van luchtvaartmaatschappijen. Bovendien zou het over een periode van 10 jaar in gebruik worden genomen, waardoor Air France de huidige terminals en terminal 4 tegelijkertijd zou moeten exploiteren.

Sinds het project is stopgezet, heeft Aéroports de Paris verbeteringen aangebracht.

Als Air France echter wil blijven concurreren met zijn Europese rivalen, moeten er snel grote werkzaamheden worden gepland.

Het vertrek van de CEO van Aéroports de Paris voor het einde van het jaar voorspelt niet veel goeds voor een snelle beslissing.

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM verliest hoogte door politieke onzekerheid in Frankrijk

(bron Les Échos) 28 juni 2024 - **We blijven constructief over de strategische positie en het management van Air France-KLM, zegt de analist van Barclays** in zijn notitie over de Frans-Nederlandse groep.

Waarom heeft hij dan in hemelsnaam zijn advies verlaagd van 'overweight' naar 'in-line weighting' en zijn koersdoel verlaagd van €15 naar €9,50?

Vanwege het politieke risico in Frankrijk en Nederland.

Geen van de twee extreme politieke partijen zou gunstig zijn voor Air France-KLM," legt de analist uit.

Als extreem links aan het roer komt te staan van een toekomstige Franse regering, verwachten we een stijging van de arbeidskosten en een verslechtering van de arbeidsverhoudingen [die tot nu toe heel goed waren geweest met de regering en het

mogelijk hadden gemaakt om de Covid-crisis te overwinnen, noot van de redactie].

Als extreem rechts aan de macht komt, verwachten we dat er minder directe druk op de arbeidskosten zal zijn, maar de vakbonden zouden ook militanter kunnen worden.

Elk protectionistisch beleid zou de verkeersrechten van niet-Franse luchtvaartmaatschappijen naar Frankrijk beperken, wat op korte termijn goed zou kunnen zijn voor de inkomsten van de eenheid, maar **het vermogen van de luchtvaartmaatschappij om haar bestaande internationale partnerschappen te behouden in twijfel zou kunnen trekken**, voegt Barclays toe. **Als Frankrijk onbestuurbaar zou worden, zou dit de kansen van Air France-KLM beperken om het bod op TAP Portugal te winnen.**

De Olympische en Paralympische Spelen die op 26 juli van start gaan, zullen verre van een buitenkansje zijn en een onbalans in het verkeer creëren, waarbij aansluitende passagiers en vracht Parijs waarschijnlijk zullen mijden omdat het te druk is, waarschuwt Barclays.

In Nederland wijst de makelaar op de onzekerheid over het aantal vluchten dat mag vertrekken van en aankomen op de luchthaven Schiphol.

Daarbij komen nog personeelstekorten bij KLM en motorproblemen met Embraer E2 vliegtuigen.

Op de lange termijn blijft de broker echter positief over het aandeel Air France-KLM: "De Parijse markt heeft een unieke combinatie van point-to-point en aansluitend verkeer, en de groep heeft een gevestigde samenwerking met Delta. Het managementteam is volgens ons erg sterk en de arbeidsverhoudingen bij Air France zijn verbeterd."

Over het algemeen blijft de luchtvaartsector profiteren van de groeiende vraag, waarbij consumenten de voorkeur geven aan "ervaringen boven goederen".

Op de aandelenmarkt woog de verslechtering van de dag zwaarder dan het langetermijnsentiment: de aandelen van Air France-KLM eindigden 4,17% lager.

Mijn commentaar: *Beleggers hebben een hekel aan onzekerheid.*

Sinds de Europese verkiezingen is de koers van het aandeel Air France-KLM met bijna 22% gedaald.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 21 juni op **€8,228**. Het is **deze week sterk gedaald (-12,02%)**.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 14,75 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 heeft anderhalve maand lang regelmatig boven de €10 gestaan. Nu is het in één maand tijd met 22% gedaald.

Lees het bovenstaande beursoverzicht voor meer informatie.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op \$106. Eind juni 2023 was hij \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

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

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

Mijn nieuwe commentaar: Sinds het begin van het jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel. Hij schommelt tussen 80 en 90 dollar.

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa is gestaag gedaald, geleidelijk van 120 naar 100 dollar.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en nadert het niveau van voor Oekraïne.

> **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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

Details

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

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](#).

11.598 mensen ontvangen dit persoverzicht live