

De verhoging van de TSBA kan duur uitpakken voor Frankrijk



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)

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 991, 18 november 2024

Als je deze pagina niet goed kunt zien, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

 [volg dan deze link.](#)

Ik deel de bestaansreden van de Air France-KLM Groep:

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

Redactie: het nieuwe formaat is aangenomen

Beste lezers,

Vorige week heb ik geëxperimenteerd met een nieuwe lay-out voor de nieuwsbrief.

Ik heb het commentaar en de inhoud van het artikel omgedraaid om beter bij jullie leesgewoonten aan te sluiten.

Jullie feedback was positief, dus ik houd deze nieuwe indeling aan.

Veel leesplezier

François

De brief van maandag

Inhoud :

11.500 banen en 510 miljoen aan belastingderving: de verhoging van de TSBA kan Frankrijk duur komen te staan

KLM maakt zich zorgen over de mogelijkheid van verdere vernauwing op Schiphol: "onjuiste berekeningen".

Lufthansa verzekert zich van strategische toetreding tot Italiaanse markt met overname van ITA Airways

India: Vistara en Jet Airways nemen afscheid

De A321 XLR, het revolutionaire vliegtuig van Airbus, heeft zijn allereerste vlucht rond de wereld gemaakt

Air France-KLM sluit zijn historische computerzalen in 2027

Kan Frankrijk zich nog zoveel regionale luchthavens veroorloven?

Air France KLM: blijven de verstoringen aanhouden?

> 11.500 banen en 510 miljoen aan belastingderving: de verhoging van de TSBA kan Frankrijk duur komen te staan

(bron Journal de l'Aviation) 12 november 2024

Mijn commentaar: De FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) en de UAF (Union des Aéroports Français) hebben een zeer interessante studie gepubliceerd over het belang van het luchtvervoer in Frankrijk.

Het benadrukt vooral de positieve invloed van het luchtvervoer op de werkgelegenheid in Frankrijk.

Ik wil hier graag één punt aan toevoegen: toeristen die met langeafstandsvluchten naar Frankrijk komen, zijn over het algemeen degenen die het meeste uitgeven in Frankrijk, wat ten goede komt aan hoteliers, restauranthouders en alle toeristische bedrijven.

Hetzelfde geldt voor Franse toeristen die naar het buitenland reizen en de bevolking van deze landen in staat stellen hun levensomstandigheden te verbeteren.

Deze bijdrage van het luchtvervoer wordt zelden in aanmerking genomen door de tegenstanders van de luchtvaart.

Lees het artikel :

De luchtvaartindustrie is het beu om al jaren in de woestijn te prediken en **heeft Deloitte opdracht gegeven voor een studie om het sociaaleconomische gewicht van het luchtvervoer in Frankrijk te bepalen** en om haar volgende lobbyacties te baseren op tastbare, actuele gegevens. Maar dat was vóór de aankondiging van de verhoging van de solidariteitsbelasting. Deze studie, die in oktober werd afgerond en zojuist op 12 november werd gepresenteerd door Deloitte, FNAM en UAF, vormde een basis voor het bepalen van de mogelijke impact van de verhoging van de TSBA.

De studie van Deloitte kijkt naar drie soorten spelers die zich uitsluitend bezighouden met geregeld luchtvervoer: **luchthavens, luchthavenwinkels en**

luchtvaartmaatschappijen. Volgens de gegevens die het bureau heeft verzameld, genereren deze drie soorten spelers een jaaromzet van €39 miljard en een toegevoegde waarde van €19 miljard. Tegelijkertijd hebben ze bijna 175.000 fulltime equivalenten (FTE's) in dienst.

Daarbij komen nog de domino-effecten, d.w.z. aankopen bij directe en indirecte leveranciers en de activiteiten van leveranciers van goederen en diensten die worden geïnduceerd door de consumptie van werknemers van luchtvervoersspelers en hun leveranciers. **Rekening houdend met deze domino-effecten vertegenwoordigt de sector 111 miljard euro aan jaarlijkse omzet, 52 miljard euro aan toegevoegde waarde - of 1,8% van het BBP in 2023 - en ongeveer 568.000 VTE's.** De studie benadrukt dat de sector "werkgelegenheidsintensief" is, met een hoger dan gemiddelde werkgelegenheid per miljoen euro omzet (vijf, vergeleken met 3,6 voor de economie als geheel).

Tot slot **genereert de sector**

, exclusief btw en vennootschapsbelasting, **momenteel meer dan 12,2 miljard euro aan belastinginkomsten voor de staat.**

De studie van Deloitte wijst er ook op dat de luchtvaartsector een essentiële rol speelt in de Franse export, aangezien **deze 35% van de waarde van de Franse export** buiten Europa **voor zijn rekening neemt.** Het is ook essentieel voor de ondersteuning van de toeristische sector: **het brengt 37% van de buitenlandse toeristen naar Frankrijk,** die bijdragen aan de dynamiek van het hotelwezen, restaurants, reisbureaus en andere sectoren. Tot slot is het van cruciaal belang om de territoriale continuïteit te waarborgen.

Het voornemen van de regering om de inkomsten uit de solidariteitsbelasting op vliegtickets tegen 2025 met 1 miljard euro te verhogen, werd bekendgemaakt toen de studie al ver gevorderd was. Het voorstel, dat werd gepresenteerd in de vorm van een amendement als onderdeel van de begrotingswet voor 2025, bracht alle belanghebbenden in paniek en hekelde het onevenredige, oneerlijke en "dodelijke" karakter ervan, zoals de belanghebbenden sindsdien hebben herhaald.

Maar afgezien van de woorden, konden ze zich baseren op de studie van Deloitte om te proberen de impact van de verhoging van de TSBA - van 850 miljoen euro in 2025 voor de commerciële luchtvaart -

te bepalen en vooral te becijferen. Volgens FNAM, dat zich ook baseert op een scenario uit de studies van DGAC en INSEE, **zou de verhoging van de TSBA in het beste geval kunnen leiden tot een verlies van 2% aan verkeer** - met name omdat dit zal leiden tot een verhoging van de luchtvaarttarieven, die al door verschillende luchtvaartmaatschappijen is doorgevoerd.

Volgens FNAM **zou een verlies van 2% aan verkeer leiden tot een verlies aan belastinginkomsten van 510 miljoen euro en het verlies van 11.500 banen.** Hoewel het belastingrisico beperkt lijkt, houdt het alleen rekening met de directe effecten, dus niet met de gevolgen voor leveranciers, toerisme, enz. De vereniging vermoedt daarom dat de verhoging van de TSBA zal leiden tot "een potentieel groter verlies aan inkomsten voor de staatsbegroting dan de inkomsten uit de inning ervan".

De Nationale Assemblee heeft kennis genomen van dit risico. Op 8 november hebben de afgevaardigden voorgesteld de verhoging in de tijd te beperken (tot één

jaar) en de territoriale continuïteitsbanden, waaronder Overzees Frankrijk en Corsica, van de toepassing uit te sluiten. Hoewel FNAM en UAF dit als een optimistisch teken beschouwen, wijzen beide bonden erop dat deze bepaling die territoriale continuïteitstrajecten uitsluit, ook was aangenomen bij de vorige verhoging van de TSBA, maar dat deze niet was gevalideerd door de Europese Commissie.

> **KLM bezorgd over mogelijke verdere versmalling op Schiphol: "onjuiste berekeningen".**

(bron ANP, vertaald met DeepL) 15 november 2024

Mijn commentaar: *Analisten die het luchtvervoer volgen, benadrukken de zwakte van KLM binnen de Air France-KLM groep.*

De verschillende beslissingen van de Nederlandse regering sinds het einde van de Covid-19 crisis hebben bijgedragen aan deze verzwakking. De Nederlandse regering bezit 9,1% van het kapitaal van de Air France-KLM groep.

Maar ze vindt het moeilijk om weerstand te bieden aan de milieudruk, die in Nederland sterker is dan in Frankrijk.

Omwonenden van Schiphol hebben argumenten die gehoord moeten worden.

In Frankrijk stelt de KLM-hub Roissy Charles-de-Gaulle Fransen die in de provincies wonen in staat om naar het buitenland te reizen.

In Nederland is de situatie anders. Aansluitende passagiers op Schiphol zijn voornamelijk Europeanen die op doorreis zijn.

Dus waarom zou KLM niet stoppen met het aansluiten van deze passagiers? Dit zou de overlast rond de luchthaven verminderen.

KLM zal veel overredingskracht nodig hebben om haar business model overeind te houden.

Lees het artikel :

KLM maakt zich grote zorgen over berichten dat er mogelijk een verdere versmalling op Schiphol aan zit te komen. De Telegraaf meldde donderdagavond dat de bandbreedte volgens externe studies mogelijk moet worden aangepast van 475.000 tot 485.000 vluchten per jaar naar 466.000 tot 487.000 vluchten. Maar volgens de luchtvaartmaatschappij zijn deze onderzoeken gebaseerd op onjuiste berekeningen.

Twee externe bureaus voeren al maanden ingewikkelde berekeningen uit om het vliegtuiglawaai te verminderen. Dit maakt deel uit van de "balanced approach" procedure van de Europese Commissie. In een eerder voorgesteld pakket maatregelen hanteert Madlener een "bandbreedte" van 475.000 tot 485.000 vluchten. "De exacte berekening van het maximum aantal vluchten is nog gaande. We verwachten in het najaar meer duidelijkheid op dit punt", zei Madlener eerder dit jaar.

Zijn eerste schatting was mogelijk te hoog: volgens De Telegraaf heeft de minister te horen gekregen dat deze moet worden bijgesteld naar tussen de 466.000 en 487.000 vluchten, afhankelijk van de mate van geluidsreductie. Deze cijfers worden vervolgens doorgestuurd naar Brussel.

(...)

"KLM zet grote vraagtekens bij de informatie volgens welke de berekeningen die gemaakt zijn in het kader van de balanced approach procedure aanzienlijk lager zijn dan de bandbreedte die het ministerie noemt. KLM begrijpt niet dat het ministerie ervoor heeft gekozen om de positieve effecten van tariefdifferentiatie en vlootvernieuwing aanzienlijk lager in te schatten dan door de sector en onafhankelijke deskundigen is berekend".

De luchtvaartmaatschappij vervolgt: "De aannames van het ministerie betekenen dat slechts 15 van de 61 nieuwe vliegtuigen van de KLM-groep worden meegenomen in de berekeningen, terwijl ze allemaal bijdragen aan de geluidsreductie voor omwonenden van Schiphol. Voor KLM is het belangrijk dat deze vlootvernieuwing volgens de Europese regels wordt meegenomen. Ook vermoeden we dat de effecten van de tariefdifferentiatie om lawaaiige vliegtuigen weg te houden van Schiphol sterk worden onderschat.

Op Schiphol zijn jaarlijks minimaal 483.000 vliegbewegingen nodig om geen historische slots te hoeven schrappen.

KLM: "Als de foutieve berekeningen leiden tot een sterke krimp van het aantal vliegbewegingen, heeft dat grote gevolgen voor de hubfunctie van Schiphol, voor KLM en daarmee voor het vestigingsklimaat en de Nederlandse economie. Dit is niet in lijn met de balanced approach procedure, die voorschrijft dat geluidbeperkende maatregelen gekozen moeten worden met zo min mogelijk economische schade. Bovendien kan de versmalling leiden tot ernstige internationale represailles, met name vanuit de Verenigde Staten, die vorig jaar bij een eerder voornemen tot versmalling al lieten zien dat dit geen loos dreigement was".

> **Lufthansa maakt strategische entree op Italiaanse markt met overname ITA Airways**

(bron Journal de l'économie) 13 november 2024

Mijn commentaar: De maatschappij (ITA Airways) die Lufthansa overneemt is niet zo groot als haar illustere voorganger (Alitalia).

In de loop der jaren is Alitalia in verval geraakt. De verschillende kopers (KLM, Air France, Air France-KLM, Etihad, MSC) hebben allemaal de handdoek in de ring gegooid.

De taak die Lufthansa te wachten staat, ziet er ontmoedigend uit. Lufthansa zal met name de dubbele hub Rome-Milaan moeten beheren, wat aanzienlijke extra kosten met zich meebrengt.

Ik wil u eraan herinneren dat de Italiaanse staat de afgelopen decennia ongeveer 13 miljard euro in Alitalia heeft geïnjecteerd, met name om de maatschappij te steunen bij haar terugkerende financiële problemen.

Deze overheidssteun heeft verschillende vormen aangenomen, zoals leningen, herkapitalisaties en schuldgaranties, met als doel Alitalia overeind te houden.

Ondanks deze steun slaagde Alitalia er niet in zich te herstellen en werd het in 2017 geliquideerd. In 2020 werd de maatschappij vervangen door ITA Airways, een nieuwe entiteit gefinancierd door de Italiaanse staat, die een deel van de activa van Alitalia erfde.

De overblijfselen van Alitalia zijn net begonnen met collectieve ontslagprocedures voor de resterende 2.059 werknemers. De laatste ontslagen betreffen meer dan 1.100 cabinemedewerkers en 82 piloten. Ze zullen ingaan in januari 2025, volgens een brief die de beheerders van de definitieve liquidatie van Alitalia naar de vakbonden hebben gestuurd.

In de onderhandelingen over de overname van ITA Airways heeft Lufthansa Group niet aangegeven het resterende personeel van Alitalia te willen overnemen.

Lees het artikel :

De overeenkomst tussen Lufthansa en de Italiaanse regering maakt de weg vrij voor de overname van ITA Airways door de Duitse luchtvaartgigant. Na intensieve onderhandelingen wacht de deal nu op goedkeuring van de Europese Commissie, zodat Lufthansa een sterke positie kan verwerven in Italië, een cruciale markt binnen de Europese Unie.

Na maandenlang onderhandelen hebben Lufthansa en de Italiaanse staat de voorwaarden van hun overeenkomst voor het verwerven van een belang door de Duitse luchtvaartmaatschappij in ITA Airways, de opvolger van het beroemde Alitalia, afgerond.

Het Italiaanse ministerie van Economische Zaken heeft bevestigd dat de noodzakelijke documenten, waaronder de door Brussel vereiste mededingingsmaatregelen, op tijd naar de Europese Commissie zijn gestuurd.

Deze maatregelen omvatten in het bijzonder de overdracht van luchthavenslots aan andere maatschappijen om een buitensporige concentratie op bepaalde routes te voorkomen.

De overeenkomst, die in mei 2023 werd bezegeld, voorziet in de verwerving door Lufthansa van een initieel belang van 41% in ITA Airways voor €325 miljoen, met een optie om dit op middellange termijn geleidelijk te verhogen tot 100%. Hoewel er in de eindfase van de onderhandelingen verzoeken om kortingen kwamen op grond van een waardedaling van ITA Airways, hield Rome vast aan de oorspronkelijke prijs. Een hoge Italiaanse regeringsfunctionaris verklaarde zelfs: "Italië verkoopt zijn luchtvaartmaatschappij niet", wat betekent dat de staat niet zou toegeven aan zijn financiële eisen.

Voor Lufthansa betekent deze overname een belangrijke toegangspoort tot de op twee na grootste luchtvaartmarkt van de Europese Unie, Italië, waardoor het zijn positie kan versterken tegenover de hevige concurrentie op Europese routes. **De intrede van Lufthansa in het kapitaal van ITA Airways maakt deel uit van een algemene strategie om haar invloed in Zuid-Europa uit te breiden,** na jaren van mislukte pogingen met het voormalige Alitalia. Twee overnamepogingen mislukten namelijk in 2009 en 2019, terwijl het meest recente bod van de groep, in partnerschap met de luchtvaartmaatschappij MSC in 2022, ook werd afgewezen (...)

Deze overeenkomst markeert het begin van een nieuw tijdperk voor ITA Airways, opgericht in 2021 na het einde van Alitalia en ondersteund door een injectie van Europese overheidsmiddelen. Door toe te treden tot de Lufthansa-groep hoopt ITA zijn financiën te stabiliseren en zijn imago onder Italiaanse reizigers te verbeteren. **De uitdaging voor de Europese Commissie zal zijn om deze nieuwe dynamiek goed in de gaten te houden om een gezonde concurrentie te garanderen die ten goede komt aan de consument.**

> India: Vistara en Jet Airways nemen afscheid

(bron: L'Écho touristique) 13 november 2024

Mijn commentaar: De Covid-19 crisis heeft veel luchtvaartmaatschappijen hard getroffen.

Naast de twee Indiase luchtvaartmaatschappijen die in het artikel worden genoemd, ziet ook Spirit Airlines in de Verenigde Staten zijn toekomst somber in.

De dreiging was al lange tijd voelbaar. Na het mislukken van de twee voorgenomen fusies met Frontier en JetBlue heeft Spirit Airlines faillissementsbescherming aangevraagd onder een vereenvoudigde procedure die minder beperkend is dan de standaardversie. Het bedrijf hoopt in het eerste kwartaal van 2025 uit Chapter 11 te komen.

Als onderdeel van een overeenkomst voor herstructureringssteun hebben obligatiehouders van de ultralage kosten luchtvaartmaatschappij toegezegd \$350 miljoen te investeren in kapitaal om een schuldfafbouwoperatie uit te voeren en \$300 miljoen in financiering van de debiteur-in-bezitting. (bron Journal de l'Aviation)

Lees het artikel :

Twee grote Indiase luchtvaartmaatschappijen die op Parijs vlogen, hebben de afgelopen dagen hun activiteiten stopgezet. **Enerzijds is Vistara geïntegreerd in Air India.**

Anderzijds is Jet Airways in definitieve liquidatie.

Het Indiase luchtruim wordt geherstructureerd. Vistara, een joint venture tussen Tata Sons en Singapore Airlines, heeft op maandag 11 november haar laatste vlucht uitgevoerd. De maatschappij, die in 2015 werd opgericht, zag al haar activiteiten overgenomen worden door Air India, als onderdeel van de aangekondigde fusie tussen de twee luchtvaartmaatschappijen, beide onder de auspiciën van de Tata-groep. Door Air India te integreren, voegt Vistara zijn activiteiten samen om het aanbod te stroomlijnen en de positie van de Tata-groep in de Indiase luchtvaartsector te versterken. (...)

Tegelijkertijd hebben de Indiase rechtbanken na jaren van financiële turbulentie op 7 november de definitieve liquidatie van Jet Airways bevolen, het hoogtepunt van vijf jaar procedures die begonnen toen het bedrijf in 2019 failliet ging met een geschatte schuld van 1,2 miljard dollar.

De waarschuwingssignalen van de crisis bij Jet Airways verschenen al in 2018, met de opeenstapeling van schulden en het onvermogen om de salarissen van werknemers te betalen of de brandstofrekeningen te betalen. De inspanningen van het management om het bedrijf te keren, met name door te snijden in de kosten en de activiteiten te reorganiseren, bleken onvoldoende. De situatie bereikte een hoogtepunt in april 2019, toen Jet Airways, ooit de op één na grootste luchtvaartmaatschappij van India, gedwongen werd de activiteiten op te schorten, waardoor de vliegtuigen en duizenden passagiers aan de grond bleven. (...)

> De A321 XLR, het revolutionaire vliegtuig van Airbus, heeft zijn allereerste vlucht rond de wereld gemaakt

(bron: L'Actu) 15 november 2024

Mijn commentaar: De A321 XLR revolutionair noemen is overdreven.

De verschillen tussen de A321 LR en de A321 XLR zijn klein. Ik geef mijn commentaar weer in mijn brief nr. 966

Mijn commentaar van mei 2024: Net als zijn kleine broertje, de Airbus A321LR, heeft de A321XLR onmiskenbare voordelen:

- een kortere start- en landingsafstand dan vliegtuigen met twee gangpaden, waardoor het toegang heeft tot veel meer luchthavens dan deze, luchthavens die beter gelegen zijn voor passagiers en minder duur zijn,

- de mogelijkheid om het vliegtuig te gebruiken voor langeafstandsvluchten voor zomerprogramma's en middellangeafstandsvluchten voor winterprogramma's,

- voor de passagiers, een cabine met 6 stoelen naast elkaar in economy class, comfortabeler dan de 10 stoelen naast elkaar in vliegtuigen met twee gangen.

Maar dit nieuwe vliegtuig heeft ook nadelen:

- kruissnelheid, mach 0,79 vergeleken met mach 0,85 voor de Airbus A350 en Boeing B787: dat is 20 tot 30 minuten meer vliegtijd op een reis van 9 uur

- het verschil in bereik van ongeveer 1.000 km tussen de A321 LR en XLR vereist de toevoeging van een brandstoftank. Aangezien het maximale startgewicht hetzelfde blijft, zal het maximale aantal passagiers onvermijdelijk afnemen,

- het risico van kannibalisatie voor de grote luchtvaartmaatschappijen als zij point-to-point routes exploiteren van/naar secundaire luchthavens in plaats van naar hun hub,

- voor vluchten van meer dan 9,30 uur in de A321 XLR is een bemanning van drie piloten vereist, waardoor een rustruimte voor de bemanning en een aanzienlijke opslagruimte voor de catering nodig zijn.

Dit vliegtuig zou zijn markt moeten vinden op een point-to-point basis, om middelgrote steden te bedienen zonder via de hubs van de grote luchtvaartmaatschappijen te gaan. Het kan ook worden gebruikt als een eenklasvliegtuig voor vrijetijdsklanten met een beperkt budget.

De keuze tussen de LR- en XLR-modellen wordt een lastige. De XLR kan 1.000 kilometer meer afleggen dan de LR. Om het rendabel te maken, zullen luchtvaartmaatschappijen het moeten positioneren op routes die niet haalbaar zijn met LR maar alleen met XLR. Er is een zeer beperkt aantal van dergelijke routes.

Op dit moment heeft de Air France-KLM groep A321 NEO's besteld, zonder het exacte model te specificeren. Door de beperkte slots op Schiphol en Orly wordt de voorkeur gegeven aan de A321 LR, omdat deze meer passagiers vervoert dan de A321 XLR.

Lees het artikel :

Kaars uitgeblazen. **De allereerste commerciële vlucht van de A321 XLR (voor Extra Long Range), het nieuwste kindje van Airbus, vond plaats op donderdag 14 november 2024.**

(...)

De Spaanse luchtvaartmaatschappij Iberia opende vol trots het bal, zoals te zien is in een video die aan boord van het vliegtuig is gefilmd en op X is gepubliceerd door Fly News.

(...)

Iberia was inderdaad de allereerste die het ultramoderne toestel in ontvangst mocht nemen. En het duurde niet lang om het nieuwe speeltje in gebruik te nemen. Slechts twee weken na levering stuurde de Spaanse nationale luchtvaartmaatschappij het toestel de oceaan over naar de Verenigde Staten.

Het moet gezegd worden dat **dit door CFM LEAP-1A aangedreven vliegtuig het in zich heeft om een aantal prestaties te leveren. Het vliegtuig met één gangpad en 182 stoelen verdeeld over twee klassen kan ongeveer 11 uur non-stop vliegen. Een revolutie onder de vliegtuigen met één gangpad.**

Maar het is vooral de brandstoftank die de aandacht trekt. De A321 XLR kan nu al worden gebruikt op 50% Sustainable Aviation Fuel (SAF) en biedt "30% minder brandstofverbruik per stoel dan concurrerende vliegtuigen van de vorige generatie, evenals minder NOx-uitstoot en geluidsoverlast", aldus de vliegtuigfabrikant.

> [Air France-KLM schakelt historische computerruimtes uit in 2027](#)

(bron La revue du digital) 17 november 2024

Mijn commentaar: Dit is een belangrijke ommekeer voor Air France-KLM's IT.

Ik blijf sceptisch over de relevantie van deze operatie.

Air France-KLM vertrouwt zijn gegevens en toepassingen toe aan Amerikaanse bedrijven, waarvan de overdracht wordt verzorgd door een Indiaas bedrijf (TCS).

Het verlies van banen en interne vaardigheden zou het moeilijk kunnen maken om de kosten op de lange termijn in de hand te houden, aangezien zowel Microsoft als Google niet bekend staan om hun filantropie.

Maar mijn grootste zorg is het verlies van de soevereiniteit over de kritieke gegevens van het bedrijf.

Wat zal er gebeuren als er een grote politieke crisis ontstaat tussen de Verenigde Staten en Europa?

Lees het artikel :

Air France-KLM is van plan om haar eigen servers en datacenters in 2027 los te koppelen. De luchtvaartmaatschappij draait haar applicaties en gegevens momenteel in een multi-Cloud architectuur. Air France-KLM heeft gekozen voor Azure Cloud van Microsoft en Google Cloud.

De migratie vindt plaats met een snelheid van één applicatie per dag, waarbij vooral Oracle helpt om de gegevens te beveiligen. Het gaat om duizend applicaties, waarvan er al 300 zijn gemigreerd.

De adoptie van de Cloud vindt plaats in Paas-modus (Platform as a Service) en niet in 'lift and shift'-modus, waarbij bestaande applicaties gewoon worden overgezet naar de Cloud. Dit is wat Thierry Morcq, CTO (Chief Technology Officer) van de Air France-KLM groep, uitlegde tijdens een optreden op BFM Tech and Co, waarin hij de voorwaarden en doelstellingen uiteenzette van een aankondiging die eerder was gedaan door het dienstverlenende bedrijf TCS (Tata Consultancy Services), dat met ongeveer honderd van zijn medewerkers betrokken is bij deze migratie naar de Cloud.

Het doel is om de migratie naar de Cloud bij Air France-KLM te versnellen om zo over een nieuw platform te beschikken. Dit nieuwe platform moet de tijd verkorten die nodig is om nieuwe applicaties op de markt te brengen (verbetering van de "time to market") en innovatie mogelijk maken als antwoord op de eisen van de business lines van de luchtvaartmaatschappij. "Het is de mogelijkheid om een chatGPT te leveren in 2 maanden in plaats van 6 maanden", legt de manager uit. Aan de IT-kant heeft Air France-KLM de ambitie om de huidige machinekamers, de historische erfenis, voor de hele groep te sluiten voor december 2027.

Air France-KLM heeft drie grote datacenters in Amsterdam, Toulouse en Valbonne. Ze zijn overbodig. Het doel is om deze machinekamers te sluiten en ze om te vormen tot twee grote Cloud provider platforms, Microsoft Azure en Google Cloud.

Air France behoudt "enkele" co-locaties bij Equinix. Gegevens zullen worden gegroepeerd in een Data Lake, een enkel Data Warehouse.

Aan de IT-kant streeft Air France-KLM naar efficiëntieverbeteringen. Deze omvatten mogelijkheden voor continue software-integratie. Dit betekent dat een applicatie direct kan worden opgeleverd en getest. Daarom wil Air France-KLM haar applicaties transformeren. De 300 applicaties die al zijn overgezet naar de Cloud zijn niet 'opgetild en verplaatst'. Ze zijn getransformeerd naar nieuwe services in PaaS (Platform as a Service)

modus, een platformmodus die is ontworpen om tijd te besparen.

Verschillende diensten voor elk van de business lines van Air France-KLM

Het hebben van een dergelijke software-infrastructuur is een verandering van methode vergeleken met wat Air France-KLM voorheen deed op haar eigen Clouds. Software-infrastructuren worden geleverd als onderdeel van geautomatiseerde processen. Air France-KLM heeft gekozen voor een multi-cloudaanbod om de verschillende business

lines zo goed mogelijk van dienst te kunnen zijn, of het nu gaat om commerciële, vracht- of passagiersactiviteiten. Elke business heeft zijn eigen specifieke behoeften, vandaar de noodzaak om een rijk portfolio aan oplossingen te bieden.

> Kan Frankrijk zich nog zoveel regionale luchthavens veroorloven?

(bron Journal de l'Aviation) 18 november 2024

Mijn commentaar: Met de daling van het aantal binnenlandse passagiers is het duidelijk dat alle 32 regionale luchthavens in Frankrijk in stand moeten worden gehouden.

Zal de luchthaven Lorient Bretagne Sud de lokale concurrentie aankunnen? Er zijn in totaal vijf luchthavens in deze regio, waarvan er verschillende in moeilijkheden verkeren.

De situatie is vergelijkbaar in Normandië, waar vier van de vijf lokale hubs in hetzelfde gebied liggen: Caen, Deauville, Rouen en Le Havre.

Verder naar het zuiden, hoe kan de luchthaven van Toulon-Hyères behouden blijven tegenover Nice Côte d'Azur en Marseille?

En hoe zit het met de luchthavens van Pau en Tarbes, die 50 km uit elkaar liggen?

De voorzitter van de Unie van Franse Luchthavens zegt het duidelijk: "Onder de 1 miljoen passagiers kan een luchthaven geen geld verdienen".

Slechts 15 Franse luchthavens overschreden deze drempel in 2023.

Classement par passagers des aéroports de France métropolitaine (>1M passagers)

Aéroports	Pax	% 2023/2022	% 2023/2019
1 Paris-Charles de Gaulle	67 421 316	+17,3%	-11,5%
2 Paris - Orly	32 294 167	+10,6%	+1,4%
3 Nice Côte d'Azur	14 189 965	+17,1%	-2,0%
4 Marseille Provence	10 800 254	+18,1%	+6,4%
5 Lyon-Saint Exupéry	9 989 867	+16,7%	-14,9%
6 Bâle - Mulhouse	8 087 088	+14,7%	-11,1%
7 Toulouse - Blagnac	7 804 980	+10,9%	-18,9%
8 Bordeaux	6 584 194	+15,4%	-14,5%
9 Nantes Atlantique	6 535 074	+12,7%	-9,6%
10 Paris - Beauvais	5 638 955	+22,2%	+41,6%
11 Lille - Lesquin	1 864 769	+5,2%	-14,8%
12 Montpellier Méditerranée	1 753 427	-0,4%	-9,4%
13 Ajaccio -Napoléon Bonaparte	1 610 740	-3,1%	-0,5%
14 Bastia - Poretta	1 500 305	+0,8%	-3,8%
15 Strasbourg	1 017 989	+9,4%	-21,8%

Classement par passagers des aéroports de France métropolitaine (>100 000 passagers)

Aéroports	Pax	% 2023/2022	% 2023/2019
16 Biarritz-Pays Basque	969 988	+4,1%	-9,0%
17 Figari - Sud Corse	863 533	-4,8%	+15,3%
18 Brest Bretagne	810 796	+1,1%	-34,4%
19 Rennes - Saint-Jacques	594 954	-7,5%	-30,2%
20 Tarbes Lourdes Pyrénées	590 019	+46,3%	+26,5%
21 Perpignan - Rivesaltes Méditerranée	478 619	+15,1%	+6,8%
22 Calvi - Sainte-Catherine	362 541	+4,6%	+7,7%
23 Pau Pyrénées	345 603	-6,1%	-43,0%
24 Caen	329 632	+9,4%	+8,2%
25 Carcassonne Sud de France	322 767	+15,6%	-8,3%
26 Toulon Hyères	308 183	-28,0%	-39,2%
27 Béziers - Cap d'Agde Hérault Occitanie	273 284	+24,4%	+2,1%
28 Limoges	264 426	+36,7%	-12,1%
29 La Rochelle - Ile de Ré	253 068	+39,8%	+8,6%
30 Nîmes Grande Provence Méditerranée	252 288	+36,2%	+9,2%
31 Grenoble Alpes Isère	243 146	+27,2%	-21,1%
32 Bergerac Dordogne Périgord	239 635	+7,7%	-16,0%
33 Clermont-Ferrand - Auvergne	230 617	+22,3%	-46,5%
34 Tours - Val-de-Loire	206 861	+16,1%	+4,9%
35 Chambéry - Savoie Mont Blanc	163 221	+34,9%	-20,2%
36 Dole Jura	125 141	+24,6%	+12,6%
37 Metz-Nancy-Lorraine	102 309	+129,9%	-61,2%

Lees het artikel :

Sinds de pandemie zijn deze structureel verlieslatende regionale luchthavens verzwakt door de daling van het zakenverkeer en het vertrek van Air France.

Ze zijn afhankelijker dan ooit van overheidssubsidies en lagekostenmaatschappijen. Een model dat onder vuur ligt. En een model dat door de voorgestelde belasting op vliegtickets nog verder zal worden ondermijnd

(...)

Ons land is de kampioen van deze regionale luchthavens. Er zijn er 32 in totaal, drie keer zoveel als in Duitsland en meer dan in het Verenigd Koninkrijk. Maar sinds de Covid pandemie **is hun gezondheid verslechterd, vooral diegene die afhankelijk zijn van zakelijke klanten.** "Bedrijven reizen minder, dus luchtvaartmaatschappijen hebben hun positie herzien, met name Air France, dat Orly in 2026 zal verlaten en zijn Hop! luchtvaartmaatschappij uit een aantal steden heeft teruggetrokken", legt Thomas Juin, voorzitter van de Unie van Franse Luchthavens (UAF), uit.

Zorgen over het milieu en concurrentie van de trein hebben ook bijgedragen aan het leeglopen van de tarmacs. Het binnenlands verkeer is ingestort. En dat geldt ook voor het verkeer op lokale luchthavens, dat tussen 2019 en 2023 met 17% zal afnemen. De situatie wordt niet geholpen door de huidige discussies in het parlement over het verhogen van de vlieg- en luchthavenbelastingen. "Ik verwacht een reeks annuleringen van routes en sommige luchtvaartmaatschappijen zullen hun vliegtuigen misschien naar andere landen verplaatsen", waarschuwt Thomas Juin, die erop wijst dat **"een luchthaven met minder dan 1 miljoen passagiers geen geld kan verdienen"**.

En daar ligt het probleem. **Hun balansen zijn structureel onrendabel. De fout ligt bij de decentralisatiewet van 2005, die het eigendom van deze luchthavens overdroeg aan de lokale autoriteiten. Volgens een verslag van de Rekenkamer in 2023 heeft dit geleid tot "een situatie waarin geen van de publieke spelers enige verantwoordelijkheid of algemene visie heeft voor het netwerk"**. En waar de steden en departementen, in onderlinge concurrentie, elk miljoenen uitgeven om hun luchthavens te ondersteunen. **Tussen 2019 en 2021 zullen, volgens de Cour des Comptes, 30 tussenliggende luchthavens in totaal bijna 200 miljoen euro aan overheidsfinanciering hebben** ontvangen voor operationele en investeringsuitgaven. Daarbij komen nog de cheques die zijn ondertekend in het kader van de openbardienstverplichtingen (ODV). Deze onrendabele routes, ook bekend als regionale ontwikkelingsroutes (LAT), worden noodzakelijk geacht om bepaalde gebieden te ontsluiten. De maatschappijen die ze exploiteren ontvangen een subsidie.

Steun van 40 euro per passagier

Tot slot is er nog een andere, meer verrassende post van overheidsuitgaven: de financiering van lagekostenmaatschappijen, waarvan provinciale luchthavens steeds afhankelijker worden om hun activiteit in stand te houden. In ruil voor hun vestiging betalen lokale overheden hen "marketingdiensten", in werkelijkheid verkapte subsidies. **Ryanair is de kampioen van deze praktijken.**

In Nîmes, waar het momenteel 100% van het verkeer voor zijn rekening neemt (in afwachting van de komst van L'Odyssey in mei), **ontvangt de Ierse lagekostenmaatschappij volgens onze informatie steun die overeenkomt met ongeveer veertig euro per passagier.** Bijna de prijs van het ticket! **De maatschappij van Michael O'Leary mag dan wel in het vizier zijn van de Europese Commissie** - in 2022 werd ze veroordeeld tot het terugbetalen van 8 miljoen euro steun die ze had ontvangen van de luchthaven van La Rochelle - maar **ze blijft haar eigen regels maken.** Voorlopig.

Tussen nu en 2027 zal Brussel zich uitspreken over de rechtmatigheid van deze overheidssteun aan Franse luchthavens. De strop wordt steeds strakker omdat tegelijkertijd "lokale overheden te maken hebben met steeds krappere budgetten", zegt een insider. Als er een keuze moet worden gemaakt tussen het sluiten van een kantine en het betalen van miljoenen aan Ryanair, dan zal die keuze moeten worden gemaakt, vooral onder druk van milieuactivisten.

Een toenemend aantal spelers stelt deze openbare verspilling en ecologische dwaling luid en duidelijk aan de kaak, op een moment dat sommige door de belastingbetaler gefinancierde vliegtuigen halfleeg vliegen. Zo ook de in Brussel gevestigde NGO Transport & Environment. Vanuit zijn kantoor in Parijs roept luchttransportspecialist Jérôme du Boucher uit: "We roepen op tot een veel meer lokale toeristische ontwikkelingsbeweging die niet is gebaseerd op deze roofzuchtige Ryanair- en low-costcontracten! De trend gaat in de richting van een vertraging in de ontwikkeling van het luchtverkeer, waardoor het ontwikkelingsmodel van deze luchthavens, dat gebaseerd is op een sterke groei van het verkeer, op losse schroeven komt te staan. De hoofdstad is lang niet de enige plaats waar geprotesteerd wordt.

Op de grond schrijven veel mensen petities en schreeuwen ze het in de lokale pers van de daken om wat zij als absurde situaties beschouwen aan de kaak te stellen. In Saint-Etienne roept de vereniging Forez Agir op tot sluiting van het vliegveld, dat vorig jaar 1,5 miljoen euro subsidie kreeg om slechts 4.500 mensen te vervoeren! In de regio Occitanie is

Christine Arrighi,

het ecologisch parlementslid dat verantwoordelijk is voor transport in de Commissie Financiën van de Franse Assemblée, geërgerd: "Het heeft geen zin om luchthavens dicht bij elkaar te hebben en het kost de lokale overheden veel geld. En met reden: haar regio heeft de hoogste dichtheid van luchthavens in het land, met tien locaties, waaronder Nîmes, dat is ontworpen om 800.000 passagiers te verwerken, maar slechts 252.290

In het licht van de kritiek hebben de verdedigers van regionale luchthavens geen gebrek aan argumenten. Wat zou Clermont-Ferrand doen zonder zijn luchthaven?" vraagt Sabine Granger, directeur van de vijf lokale luchthavens die geëxploiteerd worden door concessiereus Vinci. De vervallen staat van de spoorlijn zorgt voor grote vertragingen," merkt ze op. Deze luchthaven, die 2.500 banen biedt, is essentieel voor Michelin en voor de vliegtuigonderhoudsbedrijven die er gevestigd zijn.

(...)

Deze groepen hebben een aantal uitstekende bondgenoten: overal in Frankrijk verdedigen verkozenen en invloedrijke figuren hun luchthaven.

(...)

Beurs persoverzicht

> Air France KLM: aanhoudende storingen?

(bron Boursier) 14 november 2024

Mijn commentaar: Hoewel analisten toegeven dat het effect van de Olympische Spelen cyclisch is, maken ze zich zorgen over de ongecontroleerde kosten per eenheid en de risico's die drukken op KLM's activiteiten op Schiphol.

Velen van hen hebben hun koersdoelen voor de middellange termijn verlaagd.

Lees het artikel :

Air France KLM herstelde donderdag met een bescheiden 1% naar €7,60, terwijl **JP Morgan** zijn 'overweight' rating handhaafde met een verlaging van het koersdoel van €12 naar €11,50. **Oddo BHF** handhaafde zijn 'neutrale' aanbeveling, met een verlaging van het koersdoel van €10 naar €9. **Morgan Stanley** had eerder zijn koersdoel voor de luchtvaartmaatschappij verlaagd van €7,1 naar €6,45, onder vermelding van 'moeilijke' vooruitzichten voor het genereren van cash... De bank heeft haar Ebit-ramingen voor het boekjaar 2025 met 15% verlaagd op 'Underweight' vanwege de hoge kosten per eenheid exclusief brandstof, ondanks de prijsverbetering deze winter. De bank merkt op dat de zwakkere kasstroomgeneratie de nettoschuld opdrijft en voegt eraan toe dat het eigen vermogen van Air France-KLM slechts 15% van de bedrijfswaarde vertegenwoordigt...

De aandelenkoers van de luchtvaartmaatschappij werd onlangs opgeschrikt door een kwartaalpublicatie die als teleurstellend werd beschouwd. De groep kondigde kwartaalresultaten aan die onder de verwachtingen lagen, gedrukt door stijgende kosten per eenheid en het JO-effect. Het vooruitzicht van hogere belastingen in Frankrijk en op Schiphol volgend jaar baart de markt ook zorgen... Nog steeds onder analisten sprak UBS van "tegenwind", "maar hoopt dat de bodem snel wordt bereikt". Bernstein heeft het koersdoel verlaagd naar €14, maar blijft 'outperform', terwijl Barclays het vizier heeft bijgesteld naar €8,5 met een 'gewogen in lijn' aanbeveling.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 8 november op **7,78 euro**. In de loop van de week is het **sterk gedaald (-11,69%)**.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 10,66 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 17,50 euro, het laagste 7,10 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: De kwartaalresultaten van Air France-KLM baren beleggers zorgen.

De hoger dan verwachte kostenstijging en de situatie van KLM verklaren deze daling, meer dan de aankondiging van de verhoging van de solidariteitsbelasting.

> **Brandstofprijzen deze week**

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$3) naar \$89. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (\$1) tot \$74 per vat.

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

Mijn commentaar: Olie blijft deze week vrijwel stabiel.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, 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.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me](#) een e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat mij dan uw nieuwe e-mailadres weten.](#)

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

11.645 mensen ontvangen dit persoverzicht live

